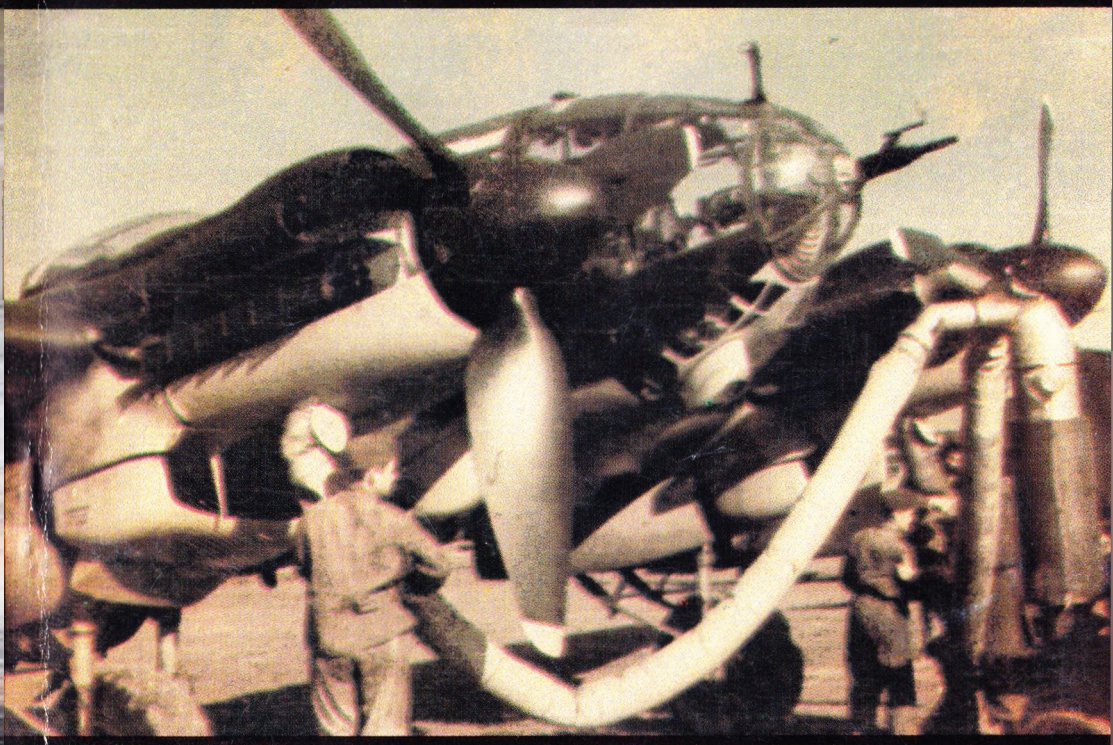
Link

catre

https://libgen.is/ click direct pe Bombardier
pentru acces website direct

ION PROFIR

SINGUR PE CERUL STALINGRADULUI



MODELISM INTERNATIONAL

Link

catre

https://libgen.is/ click direct pe Bombardier pentru acces website direct

Comandor av. Ion Profir
Cavaler al Ordinului "Mihai Viteazul"

Ion Profir

Link

catre

https://libgen.is/ click direct pe Bombardier pentru acces website direct

SINGUR PE CERUL STALINGRADULUI

... Și după aceea, va avea loc o mare paradă militară, în care...
... vor defila infanteria, artileria și carele de luptă.
... Vor defila sute de eroi ai aviației de vânătoare cu pieptul plin de decorații...
... După care își va face apariția mama ultimului pilot de bombardament greu, căzut la datorie.

EDITURA MODELISM
1996

Coperta: Montaj ce include o fotografie realizată de către comandor
av. (r) Sorin Tulea în anul 1943 și
decorația Virtutea Aeronautică clasa I a autorului
Tehnoredactare computerizată: Angela Stan

ISBN 973-97497-5-5

Pentru un prieten de zbor

Cartea pe care o lecturați are ea însăși o poveste cel puțin ciudată: a fost scrisă departe de țară, la Paris, prin compilarea unor notițe de război. Apoi s-a dorit a fi publicată cu ajutorul Comitetului Român al Refugiaților condus de Constantin Vișoianu. Dar nu a fost luată în considerație, deoarece autorul luase parte la campania din Est, iar aliații sovietici și americani nu trebuiau supărați...

Traducerea a fost făcută de George Zăgănescu și din original nu s-a păstrat decât o singură copie adusă în țară în 1992.

Ion Profir a făcut parte dintre piloții Flotilei 1 Bombardament, Grupul 5 Heinkel 111 H3. Membru al promoției de ofițeri de aviație 1937, s-a dovedit a fi fost unul dintre cei mai buni piloți de bombardiere din aviația română.

A venit pe front în iulie 1941 și a făcut războiul până în ultima zi. A participat la campaniile Basarabia, Odessa și Stalingrad.

Aici a inventat o tehnică nouă de luptă, utilizând un bombardier greu în maniera unui avion de vânătoare, repezindu-se cu He 111 în locul unde era cea mai mare densitate de vânători sovietici. Aceștia, pentru a evita o ciocnire, degajau lupta și Profir își continua misiunea.

A participat apoi la luptele din cotul Donului și Ucraina, fiind apoi trimis în țară, inițial la Constanța Escadrila 78-He 111 H6, trecând apoi la vânătoarea de noapte. Devine apoi instructor și după război pilot în Escadrila de Aerosondaj de la Băneasa. În toamna anului 1947 pleacă cu un Junkers 34 în Turcia și apoi se stabilește în Franța.

Aici, nu i se recunosc meritele întrucât luptase contra Aliaților. Trăind în mizerie la Paris și într-o depresiune psihică se sinucide. Picătura care a umplut paharul a fost un pumn în piept primit de la un francez de culoare, în cafenea, ce i-a spus "Emigrant"...

A fost un militar perfect, cu un simț al onoarei foarte dezvoltat, Cavaler al Ordinului Mihai Viteazul, un român gata de sacrificiu pentru țară.

Și după cum veți vedea citind lucrarea, un adevărat Douglas Reeman al aripilor românești.

cdr. av. (r) Sorin Tulea

În luna mai 1941, când s-a luat hotărârea de a fi formată pe aerodromul Popeşti-Leordeni prima şcoală de zbor fără vzibilitate a aviaţiei româneşti, un grup de douăzeci de piloţi, printre care mă găseam şi eu, a fost trimis în Germania pentru a urma cursurile teoretice şi practice al unei şcoli de specializare.

Această şcoală era situată în plină natură, în apropiere de satul Brandis. Oraşul Leipzig nefiind prea departe, în fiecare duminică ne deplasam acolo, pentru a ne distra, pentru a vizita "târgul" şi deasemenea, pentru a cunoaşte la faţa locului viaţa acestui popor pe care, atât de mult timp, l-am considerat ca inamic.

Dar cum de a fost posibilă această răsturnare de idei politice? România a realizat unitatea sa naţională după primul război mondial, luptând alături de aliaţii ei din occident. Ţara era bogată, tânără, dinamică şi progrese au fost realizate în toate domeniile; după aceea un adevărat gust de viaţă şi o voinţă totală pentru pace. Între ultimele două războaie, România a susţinut toate planurile de securitate europeană de inspiraţie franceză şi engleză, ameninţată de revizionismul german. Când ameninţarea hitleristă s-a întins asupra Cehoslovaciei, România a fost singura ţară care a mobilizat armata, în timp ce, din partea aliaţilor occidentali n-au fost decât concesii. Remilitarizarea României, Anschlus-ul, ocuparea regiunii Sudeţilor, urmată de invazia Cehoslovaciei, n-au fost altceva decât adevărate etape de slăbiciune politică a occidentalilor. Tratatul de la München, a încoronat toate aceste slăbiciuni.

În august 1939, lovitură de teatru ! Moscova a admis svastica hitleristă, pactul Hitler-Stalin a fost semnat, războiul era de acum posibil. Tot echilibrul de forţe a fost răsturnat.

România se găsea ameninţată pe două fronturi. Ruşii, primii, ne-au impus un ultimatum (la sfârşitul lui iunie 1940), prin care cereau să le cedăm Basarabia şi Bucovina de nord, teritorii care nu le aparţineau de nici o manieră. Când la sfârşitul lui august al aceluiaşi an dictatul Ciano-Ribbentrop răpeşte României o parte din Transilvania, ruşii fideli alianţei lor cu Hitler, înmulţeau incidentele în Est. România era prinsă ca într-un cleşte. Franţa era ocupată, Anglia era într-o situaţie disperată; nu mai era vorba de o alegere, ci de o dilemă: Stalin sau Hitler. Acesta din urmă - în 1940 - a apărut ca fiind mai puţin dăunător României, ca unul ce reprezenta o ţară care n-a fost niciodată un pericol permanent pentru naţiunea noastră. Românii s-au resemnat deci la această alianţă şi urmarea acestui act a fost aceea că ocupaţia germană a permis României

o autonomie relativă, pe care ea n-a cunoscut-o sub ocuparea Rusiei în anii care au urmat după armistiţiul din 1944. Am mai putea spune că această "alegere" a fost şi ea nenorocită: România a fost singura ţară care a avut tristul privilegiu de a face două războaie contra a doi adversari, unul până la Stalingrad şi altul până în Boemia. După acest război, ea îşi va regăsi frontiera ei occidentală, dar înspre est ea va pierde din nou Basarabia şi Bucovina de nord. La Yalta, Stalin a câştigat toate teritoriile pe care i le-a oferit Hitler... şi încă ceva mai mult.

*
* *

Pentru moment însă, nu suntem decât în 1941. Mai precis încă, la 21 iunie, ziua "J" al extraordinarului atac al Germaniei contra Rusiei. România lua şi ea parte.

Ne găseam la popota şcolii noastre din Brandis. Cu toate că operaţiile au început în zorii dimineţii, noi am fost înştiinţaţi de acest mare eveniment înspre amiază. Această noutate a căzut ca un trăznet în mijlocul nostru. Nici unul din noi, înainte de-a părăsi ţara, n-a auzit vorbindu-se despre o eventuală deplasare a aviaţiei pe aerodromurile din est şi de nici o deplasare de trupe înspre această parte a ţării, dovadă că această acţiune a fost făcută în ultimul moment, în cel mai strict secret şi în cea mai mare viteză.

Războiul? Ştiam cu toţii foarte bine că nu eram pregătiţi pentru a lua parte la un conflict armat, dar nedreptatea comisă de către Ruşi cu un an mai înainte, a făcut să nască în sufletele românilor un val de mânie, întărită de frica seculară faţă de puternicul nostru vecin. În fond, războiul nostru a început printr-o dilemă: nostalgia faţă de alianţa occidentală şi necesitatea de-a lupta pentru a relua cele două provincii, Basarabia şi Bucovina de nord. Ideea de revanşă? Sunt ruşii înşăşi, cei care au provocat-o. Adevărata cauză a intrării noastre în război, a fost o urmare directă a însuşirii de teritorii, a furtului lor comis în dauna României. În tot cazul, am fost aruncaţi într-o aventură din care nimeni nu putea şti cum vom ieşi.

Din momentul primirii acestei veşti, antrenamentul nostru a fost împins la maximum. Într-adevăr, se putea ca ordinul de reintrare în ţară să ne parvină din zi în zi.

Printre instructorii germani, era un locotenent ce-şi petrecea luna lui de concediu în şcoala noastră. Se numea Greber. Era de talie mijlocie, cu părul de un blond foarte clar şi vorbea cu un foarte puternic accent prusac. În unul din momentele de destindere, după masa de seară, ni se adresă pe un ton jumătate serios, jumătate în glumă:

— Să nu fim noi cei care vor juca Dansul Cazacilor de la Don ! Ne întindem prea mult!

Această frază mi-a rămas întipărită în minte până la sfârşitul războiului. Mai târziu, am auzit că Greber a dispărut cu Condorul lui cu patru motoare, în una din misiunile lui de recunoaştere şi de bombardament pe care le executa deasupra Oceanului Altlantic.

ODESSA

În fine, la 20 iulie, am primit ordinul de reîntoarcere în România. În după-amiaza aceleaşi zile, ne-am făcut în grabă valizele, ne-am luat rămas bun de la cei din şcoală, după care am fost transportaţi cu un autobuz la gara Makera unde, un tren mixt, plin aproape numai de militari, trebuia să ne ducă până în ţară.

Profitând de o oprire mai lungă în oraşul Dresda, am părăsit convoiul, plimbându-mă câtva timp pe unele din străzile lui. În drumul de reîntoarcere către gară, m-am oprit la un magazin, de unde am cumpărat un inel, pe care l-am purtat tot timpul ca pe un fetiş în cele două campanii pe care le-am făcut în Rusia.

Odată ajunşi la Bucureşti, ne-am prezentat la Ministerul de Aviaţie care ne-a acordat cinci zile de permisie.

Cu această ocazie, am aflat şi noi cum au decurs evenimentele pe timpul absenţei noastre. La 22 iunie, în zorii zilei, trupele noastre, în legătură cu cele germane, au dat primele atacuri fără nici o declarare de război (această măsură, probabil că se va impune la toate conflictele armate - bineînţeles, dacă ele vor mai avea loc), realizând o surpriză totală, al cărui rezultat a fost diminuarea puterii de foc a inamicului. Prutul, râul care desparte Moldova de Basarabia, a fost trecut în câteva locuri, iar aviaţia noastră compusă din aproape patru sute de avioane de luptă, a executat primele ei misiuni. Am mai aflat că atunci când clopotele bisericilor au anunţat declanşarea ostilităţilor, credinciosul popor român a îngenunchiat pe străzi, rugând pe Dumnezeu să apere ţara şi pe soldaţii ei.

La început, ruşii au rezistat destul de bine. Aviaţia lor a reacţionat şi ea bombardând unele oraşe din Moldova, în special Iaşiul, vechea capitală a principatelor şi important centru cultural. Împiedicate în lucrul lor de către aviaţia noastră şi cea germană de vânătoare, avioanele inamice n-au produs prea mari stricăciuni şi fapt straniu, unele din bombele lor căzute în special pe lângă abatorul oraşului, n-au explodat. Din cauză că acest fenomen s-a produs şi prin alte părţi, a început în mod ironic să circule zvonul că, după pactul Ribbentrop-Molotov, tehnicienii germani trimişi în Rusia, le-au umplut bombele cu nisip.

După ce această mică permisie s-a terminat, m-am prezentat la unitatea mea - Grupul 5 Heinkel 111 de bombardament greu.

Atmosfera pe care am găsit-o aici era excelentă şi moralul ridicat, cu toate că între timp au fost pierdute patru avioane. Mi s-a povestit cum au căzut dar acest fapt nu m-a emoţionat prea mult. De datoria mea în primul moment, ar fi fost să mă gândesc să răzbun moartea lor, dar nu

luptă nimeni nu-şi mai aduce aminte de promisiunile pe care le-a făcut şi că totul se uită, sentimentul de răzbunare şi chiar marile afecţiuni pe care le-a lăsat în urma lui.

Aerodromul de pe care acţiona grupul meu se găsea la Ziliştea, un câmp foarte întins, nu departe de oraşul Buzău. Cum, în acelaşi timp, era pe el şi un Corp Aerian german dotat cu un foarte mare număr de avioane Ju 88, de dimineaţa şi până seara era un continuu du-te-vino, atât pe cer cât şi pe pământ.

Nu cunoşteam în detaliu acest aerodrom, dar după felul cum el era organizat, mi-a plăcut foarte mult de la început. Foarte mare, el a servit mai înainte unei şcoli de pilotaj. Ocupat acum în cea mai mare parte de către unităţi operative, marile clădiri ale şcolii au fost transformate în dormitoare. Atât corturile de comandă ale escadrilelor, cât şi cele ale personalului navigant, se găseau la aproape un kilometru depărtare de aceste dormitoare, în apropierea terenului de operaţie propriu-zis, în mijlocul unei poiene. Printre arborii ei, se puteau zări casele unei foste ferme pe care proprietarul ei a cedat-o Ministerului de Aviaţie. În una din aceste case, a fost instalat postul de comandă al grupului şi tot de aici plecau toate ordinele de misiune. Cum nu se simţea nevoia de a camufla avioanele, fileurile care au fost fabricate în acest scop, au fost transformate în hamacuri pe care se întindeau cei ce se reîntorceau din misiune, pentru a se destinde după emoţiile avute. Sub un arbore era instalată o mică cabană, de felul celor întrebuinţate de către excursionişti în munţi. Ea era proprietatea adjutantului Livovski, care prefera să doarmă în plină natură şi nu în căldura sufocantă a dormitoarelor noastre.

Noi, care abia sosisem, trebuia să înlocuim câţiva piloţi care urmau să plece ca instructori de zbor, în două din şcolile noastre de pilotaj.

Când am intrat pentru prima oară în unul din corturile ocupate de către personalul navigant, am fost primit de către locotenentul Vasilescu. Acesta se credea deja, în urma câtorva misiuni executate, un adevărat veteran al războiului. Făcea şi el parte din grupul care trebuia să plece. Când m-a văzut, în loc să-mi întindă mâna de bun venit, mi-a dat o mătură, spunându-mi în acelaşi timp, râzând:

— Ioane, ţine această mătură lângă patul tău. Ea îţi va purta noroc.

— Ei na... Ai devenit superstiţios, Vasilescule ? Ai face mai bine să ţi-o iei cu tine la şcoală. Dar în acelaşi timp, nu m-am putut abţine să nu arunc şi eu o privire la inelul pe care l-am cumpărat la Dresda.

N-am fost trimişi imediat în misiune şi câteva zile am fost liberi, fără a primi nici un ordin de misiune. Această decizie a fost luată în scopul de a ne obişnui cu noua atmosferă creată de război şi care se deosebea mult de cea pe care am cunoscut-o în timp de pace. Ziua aşteptată, în acelaşi timp, cu atâta nerăbdare şi cu sfială, a venit: la 2 august, la orele şapte dimineaţa, când trompetistul a sunat adunarea. Ştiam că de acum înainte făceam şi eu parte integrantă din cei care sunt

gata pentru a-şi sacrifica viaţa pentru ţara lor. Eram mândru ? Nu puteam să-mi dau seama. Simţeam totuşi, o transformare care se opunea tendinţei de dominare a sentimentului fricii. În această dimineaţă, am simţit cum, dintr-o dată, tot ce era superficial s-a îndepărtat de mine şi că eram gol în faţa noilor probleme puse de război.

Am părăsit în grabă poiana, îndreptându-mă spre postul de comandă, pe acoperişul căruia flutura pavilionul naţional. Căutam să-mi impun o atitudine cât mai indiferentă, dar în drum n-am putut să mă abţin, să nu arunc câteva priviri pline de neîncredere către est... acest est care părea în prezent mai misterios ca niciodată. Cu câteva zile mai înainte, nu vedeam în el decât zorile, răsăritul de soare care în fiecare dimineaţă îşi făcea apariţia de după colinele din depărtare, pentru a înveseli natura încă adormită. Astăzi însă, zorile nu mai prezentau nici o urmă de poezie.

La postul de comandă, am găsit pe căpitanul comandor Landman-comandantul grupului, pe şeful biroului de operaţii şi pe comandanţii de escadrile. După ce-am salutat, ne-am aranjat în tăcere în jurul comandantului de escadrilă. Pe masa pătrată din mijlocul camerei, era întinsă o hartă la scara 1/200000, pe care a fost trasat cu un creion roşu obiectivul pe care urma să-l bombardăm: gara Vasilesvska, situată dincolo de Nistru şi calea ferată ce trecea prin ea. La explicaţiile date, observatorii şi-au notat pe hărţile lor obiectivul amintit mai sus. Înălţimea de bombardament: cinci sute de metri. Ne-a indicat punctele de intrare şi de ieşire din zona inamică şi apoi după alte încă câteva observaţii făcute asupra decolajului şi a felului cum trebuia să manevrăm pentru a ne aranja în coloană, am ieşit, fiecare dintre noi îndreptându-se către cortul escadrilei respective, pentru a ne lua costumele de zbor. Înălţimea nefiind mare, câţiva s-au mulţumit să îmbrace un simplu halat de pânză. Era atât de cald, încât ar fi fost preferabil să renunţăm la vestoane, dar trebuia să ne gândim şi la un eventual aterizaj forţat în zona inamicului.

Avionul la care am fost repartizat, era deja pregătit, încărcat cu opt bombe de două sute cincizeci de kilograme fiecare. Am intrat în fuzelaj, prin singura trapă de acces care se găsea la partea inferioară a celulei avionului. Aici, am găsit pe radiotelegrafist şi pe cei doi trăgători deja instalaţi la posturile lor, după care, prin îngustul culoar format de lansatoarele de bombe, am ajuns la carlinga de pilotaj, urmat de observatorul meu, căpitanul Toma. Echipajul nostru era format din 5 oameni.

Imediat după ce m-am instalat la comanda avionului, am simţit cum s-au spulberat şi ultimile ezitări pe care le-am avut la început. Eram cu totul calm. O altă reacţie decât cea la care mă aşteptam. Cu toate că era prima mea misiune, nu mă gândeam deloc la controlul pe care îl voi avea asupra mea, atunci când voi ajunge la inamic. Din contră, eram foarte nerăbdător să văd cum se vor desfăşura evenimentele.

Înainte de-a ajunge la obiectivul fixat, trebuia să parcurgem

aproape 300 km. Teritoriul Basarabiei fusese în cea mai mare parte curăţat de trupele ruseşti, care nu mai deţineau decât o mică porţiune, aproape de limanul Nistrului. După cele ce-am auzit, această cale ferată era bine apărată, ea fiind singura pe care ruşii, în retragerea lor, puteau să transporte materialul lor înspre Odessa. În această zonă care se întindea până la râul Bug, armatele ruseşti au fost prinse ca într-un cleşte şi pentru ele, singurul mijloc de salvare era portul Odessa, de unde, pe timpul nopţii, puteau să plece cu ajutorul vaselor de război şi de transport propriu-zis.

Dinspre partea unde se găseau celelalte escadrile, se aud zgomote de motoare. La rândul meu, le pornesc pe ale mele. Avioanele primelor escadrile încep să se detaşeze de stivele lor de bombe.

Prin faţa mea trece capul patrulei din care fac parte. Fac semn mecanicilor de a lua calele de la roţi, împing maneta de gaz şi mă iau după el. Imediat după aceea, păstrând între ele un spaţiu suficient de mare pentru a evita curentul de aer format de elici, patrulele, unele după altele, îşi iau zborul.

Pentru pilot, zborul în formaţie nu este deloc plictisitor. Nu trebuie oare să-şi corecteze tot timpul poziţia lui faţă de celelalte două avioane din patrulă ? În plus, dansul lent al avioanelor, cauzat de micile variaţiuni de înălţime, mă amuză cu atât mai mult, cu cât prin acest joc îmi face impresia că se îngână între ele.

După o jumătate de oră, observatorul îmi arată o bandă argintie ce şerpuia nu departe înaintea noastră. Era Nistrul. Din acest moment, intrăm pe deasupra teritoriului ocupat de către inamic. Acum încep să cercetez cerul şi spun celor trei din spatele avionului, să fie atenţi, fiecare la postul lui. Fără să vreau, simt cum mâinile strâng cu mai multă putere coarnele volanului şi cum tensiunea intervine, dând corpului o oarecare rigiditate. În timpul zborului, n-am schimbat între noi decât câteva cuvinte, fiecare având atenţia fixată asupra lucrului pe care-l avea de făcut: eu cu pilotarea avionului, observatorul cu orientarea. Cât despre cei trei din spatele avionului, nu puteam să ştiu ce fac, pentru că nu puteam să-i văd.

Dacă, până în prezent, fiecare a putut să se servească cum voia de intercomunicaţia generală, din acest moment, ea trebuia lăsată complet liberă şi întrebuinţată numai pentru lucrul specific al misiunii.

Zburăm tot timpul liniştiţi, acompaniaţi de opt "Huricane" de vânătoare, care ne-au fost afectate pentru a ne proteja şi care acum zburau la dreapta noastră şi ceva mai sus. Această diferenţă de înălţime le era necesară în caz de atac. Graţie ei, de la început puteau să aibă picaj, un surplus de viteză şi deci iniţiativa luptei.

Dintr-odată, sunt surprins de manevra primei patrule, al cărui cap a abordat obiectivul printr-un viraj făcut înspre stânga, sub un unghi prea mare şi în acelaşi timp şi de capul patrulei mele, care se ţinuse prea aproape de cel care se afla în faţa lui. Din cauza virajului prea accentuat, făcut pentru a lua calea ferată în toată lungimea ei, sunt obligat să

acţionez cu repeziciune, pentru a evita o ciocnire cu avionul care se găsea în faţa mea. Reduc cu brutalitate motoarele şi virez la stânga. Fiind însă în coada coloanei, toate corectările făcute de cei ce se găseau în faţa mea, s-au aglomerat de aşa natură, încât m-au obligat să pierd din înălţime. Dacă aş fi zburat ceva mai departe de capul patrulei mele, aş fi avut tot timpul să manevrez în mod normal, dar aşa, când am fost surprins de acest viraj, zburam ca la defilare.

Încurcat de toate aceste contratimpuri, m-am separat de patrulă. Acum nu mă mai gândeam deloc la inamic şi nici la un eventual atac aerian din partea lui. Singura mea grijă era avionul meu şi siguranţa lui în zbor. Când, în fine, am repus avionul la orizontală, nu mai aveam decât vreo două sute de metri înălţime.

Privesc prin fereastra din dreapta şi reuşesc să zăresc, timp de câteva secunde numai, câteva avioane din coloană şi câteva din cele ale protecţiei noastre. Dar încep să mă întreb: "Dacă aceste mici aparate, pe care le-am văzut numai câteva secunde, sunt vânători inamici ?" Dacă aş fi putut să mă opresc numai câteva secunde şi să scot capul prin trapa de la partea superioară a carlingii, aş fi putut avea o vedere de ansamblu a situaţiei, dar avionul meu fugea tot timpul şi carlinga de pilotaj şi de observaţie nu-mi permitea o vedere circulară. Desigur, aş fi putut să virez la stânga şi să mă iau după ceilalţi dar această manevră nu era o soluţie. Vitezele noastre fiind aproape egale, n-aş fi putut să le ajung şi aş fi rămas singur, departe de avionul ce se găsea în coada coloanei. Aş fi putut să virez la dreapta, dar în acest caz, venind în întâmpinarea lor, n-aş fi putut intra în coloană şi aş fi căzut în prim alternativă. În ambele cazuri, dificultatea era aceeaşi. Cel puţin aşa, eram sigur că mă găsesc între coloană şi frontul nostru. După aceea, nu dispuneam de un avion de vânătoare a cărui manevrabilitate şi viteză mi-ar fi dat posibilitatea să pot restabili repede, în aer, o astfel de situaţie. Nu, avionul meu era un aparat greoi şi deci, leneş.

Părăsesc orice speranţă de a mă apropia de ceilalţi şi zbor acum singur, nu departe de calea ferată care ni s-a dat ca obiectiv. Trag de volanul manşei, urc şi virând, mă deplasez la stânga pentru a o putea lua în toată lungimea ei. În aer, atât cât puteam vedea cu ochii, nu se zărea nici un avion. Strig radiotelegrafistului:

— Allo, Lica !

— La ordinele D'stră !

— Unde sunt celelalte avioane ?

— Îndărătul nostru. Virează după noi.

Fără să vreau, devenisem cap de coloană, dar nu în situaţie normală, ci ca un şef de fanfară, care pe timpul unei parăzi păstrează o oarecare distanţă între el şi muzicanţii lui. La un moment dat, am trecut pe deasupra unei gări a cărei magazie era în flăcări. În tot cazul, acest incendiu nu era datorat avioanelor noastre, ci, probabil că alte formaţii l-au atacat, sau ruşii, ei înşuşi, i-au dat foc, în retragerea lor.

Mă înţeleg repede cu observatorul şi ne decidem să bombardăm

calea ferată. În timp ce el, cu ajutorul manivelei din carlingă deschide trapele lansatoarelor de bombe, eu caut să menţin avionul în linie dreaptă pe deasupra căii ferate, rectificând prin scurte mişcări, erorile de direcţie pe care mi le indică observatorul. Precizia bombardamentului depinde de această înţelegere care are loc imediat ce obiectivul a apărut în câmpul de vedere. Odată, obiectivul prins în vizor, observatorul poate să-şi dea seama de deviaţiile care survin în poziţia avionului. Dacă nu se respectă acest echilibru, s-ar putea comite erori foarte mari, care cresc cu înălţimea de zbor.

— Atenţiune! Puţin la stânga! Aşa! Ţine aşa, îmi strigă observatorul.

După ce a apăsat pe contactul electric de comandă al lansatoarelor, se reaşează pe scaunul lui. Nu simt nimic special. Sunt atât de încordat, că nu pot să dau nici o atenţie micilor zguduituri care urmează după fiecare bombă ieşită din alveola lansatorului. Arunc, din când în când, câte-o privire la tabloul electric de control al lansatoarelor şi când ultima luminiţă s-a stins, fără a mai întreba dacă a terminat, virez la stânga. Observatorul manevrează acum cu repeziciune manivela de reînchidere a trapelor. Deschise, n-ar putea să jeneze prea mult pilotarea avionului, dar prezintă inconvenientul că se formează curenţi mari de aer în interiorul fuzelajului.

De pe locul meu nu pot să văd nici într-un caz, efectul bombardamentului dar, din exclamaţiile celor trei din spatele avionului deduc că bombele au căzut pe calea ferată. Aş fi vrut să văd şi eu acest rezultat, dar nu îndrăznesc să virez de frică să nu intru într-o altă încurcătură, aşa că îmi continui zborul către frontul nostru.

Imediat după aceea, corpul iese din rigiditatea pe care a avut-o pe timpul bombardamentului şi pot să-mi reiau poziţia normală pe scaunul meu. Nu mai aveam mult până la Nistru, când dintr-o dată aud, în surdină, răpăitul uneia din mitralierele de la bordul avionului. Neştiind ce este, privesc imediat cerul, atât cât îmi pot permite bordurile carlingii, dar nu zăresc nimic suspect. Să fim atacaţi pe la spate ? Nu era însă posibil, în această parte fiind grosul coloanei. Atunci ce se petrece ?

După câteva secunde, aud în cască o voce:

— Aici Lică Lefter, fier forjat, oţel cromat ! după care urmă o altă rafală de mitralieră.

— Alo, Lică ! Suntem atacaţi ?

— Nu !

— Atunci ce se întâmplă ?

— Aici Lică Lefter, fier forjat, oţel cromat. Am tras câteva rafale contra unor ruşi care căutau să se ascundă după o căpiţă de fân.

Întrerup intercomunicaţia generală şi pun maneta de legătură numai între mine şi observator.

— D-le căpitan, Lefter este întotdeauna aşa ?

— Ei ! Da ! Este un foarte bun camarad şi prin strigătele lui caută să menţină bunul moral al echipajului.

— Şi probabil că şi pe al lui, îi răspund râzând.

Repun în funcţie intercomunicaţia generală.

— Alo, Lică !

Mă aşteptam ca din nou să aud: Aici Lică, fer forgat.... ", dar de această dată a fost scurt.

— La ordinele D-stră.

— Unde sunt ceilalţi ?

— La vreo trei sute de metri în urma noastră.

Mă apropii de linia frontului şi trec pe deasupra Nistrului la o înălţime de vreo cincizeci de metri. Nici gând să mai caut să intru în coloană. Fiind deasupra teritoriului nostru puteam să fac fără nici o frică această manevră, dar prefer să-mi continui zborul de unul singur. De fapt, eram foarte mândru că voi sosi primul la aerodrom, fără a mă gândi prea mult la greşeala pe care o comit.

După aterizare, nefiind jenat de nici un alt avion, m-am îndreptat cu repeziciune înspre locul de campare al avionului. După ce şi ceilalţi au sosit, la critica comandantului de grup, mi-am dat seama că botezul meu de război a fost departe de a fi faimos. Totuşi, toată lumea era mulţumită. Dacă două din avioane au fost atinse de tirul unei mitraliere tereste, nici un om n-a fost lovit.

Pilotul unuia din avioanele atinse, era locotenent Ioan Gheorghe numit şi "Ramon Navaro", din cauza marii lui asemănări cu celebrul actor de pe timpul filmului mut. După ce-am părăsit postul de comandă unde a avut loc critica, "artistul" nostru se adresă râzând celor ce erau cu el:

— Nici în aer femeile nu mă lasă în pace.

— Care femei ?

— Cele care m-au mitraliat ! Erau femei. Le-am văzut destul de bine. Ce înseamnă să fii băiat frumos!

Puţin timp după aceea, nimeni nu se mai gândea la misiunea îndeplinită şi viaţa îşi reluă ritmul ei obişnuit, cel al unei colonii de vacanţă. Fiecare şi-a reluat ocupaţia favorită: unii făcând sport, alţii odihnindu-se în hamacuri sau pe iarba verde a poienii, unii reluându-şi jocul de cărţi întrerupt prin darea ordinului de misiune sau lectura vreunei cărţi din biblioteca grupului pe care locotenentul Nicolau a adus-o pe front. Aceasta nu era mare, dar se puteau găsi în ea volume pe toate gusturile. Am remarcat însă un fapt foarte curios: cantina grupului era mai întotdeauna goală. Nici urmă de romantismul filmelor de aviaţie, în care, mai toate misiunile se terminau printr-o veselie zgomotoasă şi cu pahare sparte.

Frontul era acum departe de noi şi în timpul zilei nu aveam frică de nici un atac aerian. Ruşii veneau rar şi numai pe timpul nopţii, dar nu se interesau de noi. Când era câte un raid inamic, din locul unde ne găseam, se puteau vedea, în general către vest, pe deasupra câtorva oraşe, luminile reflectoarelor care măturau cerul în căutarea avioanelor. O singură dată câteva bombe au căzut pe lângă oraşul Buzău. Exploziile au fost atât de puternice încât am fost obligaţi să ieşim din dormitoare. După puţin timp însă, am început să ne obişnuim cu aceste zgomote nocturne, care, de altfel, deveneau din ce în ce mai rare. Trebuie însă să spun că în acest timp, noi nu aveam încă o vânătoare de noapte care să poată acţiona pe o zonă întinsă şi în plină obscuritate. Erau două

escadrile de zi care făceau acest oficiu, una la Bucureşti, alta la Mizil, dar ele nu puteau interveni decât în momentul când avioanele erau prinse în fasciculele reflectoarelor. Mai târziu, când Bucureştiul şi zona petroliferă, a fost apărată de vânătoare specială pentru atac în plin întuneric şi dirijată prin radar, situaţia s-a schimbat.

*
* *

Misiunile se succedau aproape zilnic, pe deasupra obiectivelor de dincolo de Nistru, care au început să ne devină arhicunoscute. Din această cauză preparativele de plecare erau din ce în ce mai sumare. Poligonul nostru principal, aşa cum obişnuiam să-l numim, era calea ferată şi gările ce se găseau în lungul ei. Apărarea ei antiaeriană avea o oarecare precizie, dar nu era aşa de puternică, după cum ni s-a spus la sosirea noastră în grup.

De la sosirea noastră, în aceste câteva zile care au urmat, n-am mai avut nici o pierdere în oameni sau material. Numai de două ori am zărit vânătoarea rusească în aer, dar care a fost obligată să se retragă, fiind atacată de vânătoarea noastră de protecţie.

Întotdeauna, dimineaţa la orele şase, ne transportam cu un autobuz de la clădirea şcolii, până la mica poiană cu hamacurile întinse printre arborii din jurul ei. Dacă ordinul de misiune era dat, ne îndreptam în viteză înspre postul de comandă al grupului şi dacă nu, atunci ne reluam ocupaţiile noastre favorite. Personal, preferam să joc remmy cu câţiva din camarazii mei care erau pasionaţi de acest joc. Cu această ocazie însă, ni s-a întâmplat o aventură, care până la sfârşit ne-a amuzat foarte mult.

După câteva zile de remmy, am constatat că de fiecare dată după reîntoarcerea noastră din misiune, o parte din piesele de joc şi creioanele noastre dispăreau ca prin minune. Le-am căutat peste tot, dar ne-a fost imposibil să le găsim. Am întrebat şi plantonul care era însărcinat cu întreţinerea corturilor, dar nici acesta nu ştia nimic. Dar, iată că, într-o dimineaţă, unul dintre noi a avut o idee neaşteptată, atunci când s-a urcat pe un scaun şi a aruncat o privire pe acoperişul barăcii lui Livovski. Imediat după aceea, a scos o exclamaţie de surpriză urmată de hohote de râs, căci tot ce ne dispăruse se afla acolo. Cu această ocazie, a fost descoperit şi hoţul, care nu era altcineva, decât un cioroi pe care l-am botezat cu numele de Antonică. Nu cu mult timp înainte, Livovski l-a adus la cabana lui, după care între pilot şi această pasăre s-a stabilit o mare prietenie.

Înainte de a fi găsit de Livovski, Antonică aparţinuse probabil, unuia care făcea parte din unitatea germană care părăsise nu de mult timp aerodromul nostru. A pierdut urmele fostului său prieten înainte de plecarea acestuia, sau poate că acesta era deja mort ?!

Această pasăre producea veselia noastră, în timpul mesei pe care o luam pe terasa de scânduri a unei case ce făcea parte din fosta fermă. Întotdeauna era şi el prezent pe streaşina casei, unde aştepta ca noi să

terminăm şi după plecarea noastră să ciugulească resturile. Când unul dintre noi comitea imprudenţa de a părăsi pentru numai câteva momente locul lui, cioroiul, profitând de această ocazie, pica ca un fulger şi fura ce se găsea în farfurie.

Dimineaţa, când trompetistul suna adunarea echipajelor pentru a li se da ordinul de misiune, Antonică îşi lua zborul de pe unde era, îndreptându-se înspre comandament şi aici se aşeza pe streaşină şi îşi aştepta prietenul. Nu părăsea acest loc, decât atunci când îl vedea pe Livovski ieşit, după care, îşi lua zborul către avionul Nr.18, avionul lui Livovski, unde ateriza pe geamurile carlingii. Aici, rămânea până ce zgomotul ascuţit a bendix-urilor electrice anunţa momentul când ele vor fi cuplate cu axele motoarelor, după care pleca instalându-se pe streaşina unui hangar care se găsea în apropiere, unde, aştepta până ce avionul se reîntorcea din misiune.

Într-o dimineaţă, câţiva dintre noi eram grupaţi în faţa cabanei lui Livovski, în jurul unui mic căţeluş care urma să devină mascota unităţii. Cu această ocazie, am asistat la o adevărată scenă de gelozie, căci a fost de ajuns ca Livovski să mângâie cu o mână căţeluşul, ca imediat Antonică, care era într-un arbore din apropiere, să înceapă să croncăne ca un nebun, după care s-a repezit pe capul prietenului lui ciocănindu-l cu putere. Odată răzbunarea înfăptuită, a dispărut şi pentru prima oară, n-a vrut să asculte chemările lui Livovski. Pe timpul nopţii, a dormit aiurea şi n-a revenit pe acoperişul cabanei decât a doua zi dimineaţă.

Începeam să cred că, în această campanie, nu voi avea alte emoţii decât cele cauzate de tirul antiaerienei, când într-o zi, neprevăzutul îşi făcu apariţia.

Până la 12 august 1941, încă n-am fost atacaţi de către vânătoarea rusă. Ea a fost ţinută, la o distanţă apreciabilă. Situaţie fericită, căci noi, bombardierii, nu doream deloc să ne măsurăm cu vânătoarea inamică.

Misiunea pe care am primit-o în această zi a fost de a bombarda satul Tatarca cu trei avioane. Acest obiectiv nu era prea departe de portul Odessa. Era pentru prima oară când trebuia să executăm o misiune în apropiere de acest oraş despre auzisem auzit că era apărat de o antiaeriană foarte puternică. Vânătorii noştri, a căror baze erau mai avansate decât cele ale noastre, trebuiau să ne aştepte în zona de bombardament. Plecarea lor era în funcţie de cea a noastră şi orele erau fixate de aşa manieră încât să nu-i facem să ne aştepte prea mult. Dintre toţi vânătorii noştri, numai Huricane îşi putea permite o durată mai lungă de zbor.

Ca observator, mi s-a dat un ofiţer de Stat Major - căpitanul Opran, care făcea în mod voluntar un stagiu de front în grupul nostru, căpitanul Opran care fusese cu noi în grupul de la Brandis în Germania. Chiar de la începutul ostilităţilor a primit ordin să se reîntoarcă în ţară, executând astfel, înainte de sosirea noastră, o serie de misiuni. Cei care zburaseră deja cu el mi-au spus că este un om foarte calm.

După o pregătire sumară, ne-am luat zborul. La plecare cerul de deasupra noastră era foarte clar dar în depărtare, spre Est, se putea vedea o masă de nori care întuneca orizontul.

Eram cap de patrulă şi orientarea ne revenea. De altfel, acest lucru nu mai constituia nici o problemă, cunoscând acum şi fără hartă mai toate detaliile de pe itinerariul nostru. Orientarea în anumite condiţii de zbor poate fi obositoare, dar nu în aceasta constau dificultăţile unei misiuni, ci în surprizele care se pot ivi odată cu linia frontului. Barajele de antiaeriană pe care le-am întâlnit până acum, n-au fost prea puternice, dar trebuie să recunosc că nu m-au lăsat niciodată indiferent şi că fiecare explozie ce avea loc în apropiere de avionul meu îmi producea o nouă emoţie. În general, primele explozii sunt cele care impresionează mai mult, căci odată fiind în mijlocul lor, tensiunea nu mai depăşeşte un oarecare nivel.

De aceea, când eram pe deasupra Basarabiei şi când nu mai aveam mult până la Nistru, ne-am putut da seama de natura acelei mase de nori pe care am văzut-o înainte de plecare. Era o formaţie de cumulus care nu era continuă, ci prezenta spărturi destul de mari care ne permiteau o bună orientare. În schimb, atmosfera de sub ei era foarte clară şi pământul apărea în toată splendoarea lui, ca după ploaie.

Cu cât ne apropiam de Nistru, baza inferioară a acestei mase de nori devenea din ce în ce mai neregulată, iar înspre partea ei superioară se vedeau piscuri care urcau până la înălţimi foarte mari.

Înaintam tot timpul, când dintr-o dată, în faţa noastră a apărut un mic avion. Era prea departe ca să-l putem identifica şi mai ales că imediat după aceea a dispărut după un nor. Totuşi nu m-amputut abţine să nu-mi pun întrebarea: "Să fie unul de-ai noştri sau un inamic?"

Nu mult timp după aceea, am ajuns la nori. Privesc cu atenţie în toate părţile în speranţa că voi vedea vânătorii noştri. Era însă foarte greu, căci, chiar dacă masa norilor ar fi format un ansamblu discontinuu, numai printr-un miracol puteau să ne mai găsească.

Încep să fiu jenat de zborul meu, căci trebuia să ajung în navigaţie observată până la obiectiv, care era încă departe. Din nefericire, din cauza culoarului îngust prin care zburam şi care era format din nori foarte înalţi şi mai ales din cauza unui nor izolat, care la un moment dat s-a ivit în faţa noastră şi care m-a obligat să virez, cei doi coechipieri m-au pierdut din vedere. Îmi continui drumul şi reduc puţin din gaze. Îl întreb pe radiotelegrafist dacă nu-i vede, dar el îmi răspunde că nu zăreşte nici urmă de ei. Deja însă am ieşit într-un spaţiu descoperit de unde se vedea Odessa.

Înspre stânga noastră şi ceva mai jos, zăresc trei avioane care urcau înspre noi. Fiind încă prea departe de noi, nu puteam să le identific, dar după motoarele lor în stea, nu puteau să fie decât IAR-urile noastre de protecţie. Acum ele virează la stânga şi într-un zbor paralel cu al nostru ne depăşesc în înălţime. Ceva mai înainte le-am văzut din faţă, acum însă, văzându-le din profil îmi dau imediat seama că nu sunt ale noastre. Acestea sunt mai scurte şi se aseamănă cu nişte buldogi. Da ! Sunt "Rate" ruseşti.

Această apariţie neaşteptată mi-a produs un şoc, dar printr-un efort de voinţă caut să mă stăpânesc. Trebuie însă să mărturisesc că fiind

singur, eram într-o situaţie foarte grea. Fiind după aceea atacat, pentru prima oară de către aviaţia inamică, nu ştiam nici ce să fac şi nici cum să acţionez. Ştiam că un bombardier izolat poate fi o pradă uşoară pentru vânătorii inamici. Totuşi, trebuia să iau o hotărâre.

Mai întâi, trebuia să-mi păstrez sângele rece. Am reuşit tot aşa cum am reuşit şi să acţionez. Era adevărat că observatorul a fost acela care m-a scos din nedumerire, spunându-mi să zbor în lungul căii ferate, pentru a lăsa pe ea încărcătura de bombe. Pentru nimic în lume, nu puteam să mai ajungem la Tătarca. Acum prima grijă era de a scăpa de bombe şi după aceea să căutăm să ne salvăm. Însă cum ? Este clar că un bombardier cu viteza lui redusă şi care nu posedă aceleaşi posibilităţi de manevră, nu poate să se debaraseze chiar atât de uşor de un vânător inamic. Atacat din spate, un bombardier izolat nu poate avea pretenţia să dejoace maniabilitatea unui vânător, chiar mediocru fiind. În consecinţă, vieţile noastre depindeau acum de noroc şi de o eventuală lipsă de adresă din partea celor care ne atacau.

Primul atac l-am primit din faţă. Auzeam ca în vis ţăcănitul mitralierelor de bord. Acum îi văd cum degajează la stânga mea. Virez imediat la dreapta şi mă îndrept către Nistru, care din nenorocire era încă departe. Sunt la o înălţime de vreo trei mii de metri. Privesc în jos. Aveam impresia că sunt cocoţat extraordinar de sus. Trebuia însă să mă apropii de pământ. Reduc imediat motoarele şi încep să cobor. Am totuşi impresia că nu pierd deloc din înălţime şi că avionul planează. La dreapta mea şi nu prea departe, erau norii printre care am zburat cu puţin timp mai înainte, dar nici un moment nu m-am gândit să intru în ei. Mai târziu, când m-am găsit în situaţii asemănătoare, norii mi-au fost cei mai buni prieteni.

Dinspre dreapta, alte trei avioane ne atacă pe o direcţie perpendiculară axului nostru de zbor. Acum le văd mai bine, pentru că s-au apropiat foarte mult de mine. Într-adevăr, sunt "Rata". Cum toţi eram în plină mişcare, dârele albicioase lăsate de gloanţele lor trasoare, apăreau sub formă de curbe ce se pierdeau în spatele Heinkel-ului meu. Arunc o privire înspre observator. Nu-şi pusese paraşuta şi stătea calm pe scaun privind la circul aerian ce avea loc în jurul nostru. Îmi aduc aminte că în momentul când am fost atacaţi de alte trei Rata, el nu mi-a spus decât atât:

— Acum este lucrul tău!

În calitate de bombardier, nu puteam lua nici o iniţiativă de atac, însă păstrându-mi sângele rece, puteam să profit oarecum de greşelile inamicului şi chiar să dejoc unele din manevrele lui. Trebuie să spun, pentru cei care nu cunosc lupta aeriană, că bombardierul nu atacă niciodată şi că el este cel care este atacat. Bombardierul nu face altceva decât să se apere cu armamentul lui de bord. Continui să cobor, virând uşor înspre dreapta. Probabil că datorită acestui viraj, avioanele care ne-au atacat pe direcţia perpendiculară a axului nostru de zbor, au ratat ţinta. În ceea ce mă priveşte, am făcut această manevră, nu atât pentru a mă apăra, ci pentru a mă îndrepta către frontul nostru, dar fără să vreau

le-am zădărnicit tragerea. Fiind astfel atacat, după virajul pe care l-am făcut, s-au apropiat, cu o viteză mare, prea mult de mine. În această situaţie ei nu mai puteau face mare lucru, căci din cauza manevrei mele ar fi riscat să intre drept în aparatul meu.

— Câţi sunt ? întreb pe radiotelegrafist.

— Două patrule a trei avioane, îmi răspunde el.

Mulţi, chiar prea mulţi, pentru un avion izolat.

Sunt din nou atacat, dar de această dată din spate. Aud zgomotul continuu al mitralierelor de bord şi dintr-o dată văd apărând pe sub aripa dreaptă, unul din atacanţii noştri cu o trenă de fum după el.

— L-am doborât, aud o exclamaţie în casca de zbor.

Deci, noi urmăriţii am doborît un avion.

Era un vânător care degajând pe sub noi a fost prins de rafalele mitralierei. Încerc să-l zăresc, dar nu reuşesc să-l mai văd decât câteva secunde.

Nu mai aveam mult până la pământ, când sunt din nou atacat pe dreapta. Ca şi mai înainte văd dârele trasoarelor lor, dirijindu-se înspre spatele avionului meu.

Din când în când, arunc câte-o privire la aripile avionului. Trebuie să spun că atunci când germanii ne-au vândut aceste avioane, noi eram încă aliaţi cu vechii noştri prieteni. Neştiind care va fi atitudinea noastră, aceste avioane ne-au fost livrate fără cauciuc de protecţie la rezervoare şi fără blindaj. Din această cauză, era suficient ca un cartuş să le atingă ca să izbucnească un incendiu, iar din cauza lipsei de blindaj, un cartuş intrat pe la coadă, putea foarte uşor să străbată fuzelajul de la un capăt la altul şi să ajungă până la carlinga de pilotaj. Din fericire, nici o aripă n-a fost atinsă şi nici un glonţ n-a ajuns până la mine.

În fine, la pământ. Din acest moment încep să zbor la rasul lui. Mă simt acum mai în siguranţă şi cu atât mai mult, cu cât ştiu că Rate-le din cauza motoarelor lor în stea şi mai ales din cauza tobei de eşapament care le înconjoară, au o vizibilitate redusă pe timpul atacului la orizontală.

Zbor atât de jos, încât trebuie să fiu foarte atent ca să nu lovesc pământul cu elicele. Acum nu mai pot să privesc nici la dreapta, nici la stânga. Din fericire terenul este plat şi nu are obstacole.

— Ţine-ţi avionul la rasul pământului, îmi strigă radiotelegrafistul.

— Dar ce mai este ?

— Proiectile de artilerie trec deasupra noastră.

Nu puteam să le văd, căci nu îndrăzneam să ridic privirea. În fine, ajung la Nistru.

— Vânătorii ne-au părăsit, aud în cască.

— Când ?

— În momentul în care am început zborul la rasul pământului.

Acum respir uşurat. Iau înălţime, după care îmi aprind o ţigară. Nici un moment nu m-am pierdut pe timpul atacului şi prima mea întâlnire cu Rate-le nu mi-au produs o emoţie atât de mare, încât să-mi tulbure judecata. După ce am aterizat, mi-am inspectat avionul, dar n-am găsit nici o urmă de glonţ.

Echipajele din celelalte grupuri ale aviaţiei noastre, au avut şi ele aventuri asemănătoare şi după cum am auzit, cu pierderi serioase, datorită antiaerienei de la Odessa. Cum se explica această apărare atât de puternică !? Unităţile ruseşti care au fost prinse în această mare încercuire cărau cu ele şi materialul de luptă, aşa că densitatea de tunuri devenea din zi în zi mai mare.

Prima noastră pierdere de când am sosit aici, am avut-o la 19 august, când au fost trimise nouă avioane să bombardeze gara de la Odessa. Personal n-am luat parte la această misiune. Pe la orele zece, un zvon ne anunţă că avionul lui Livovski a fost lovit şi că postul de radio a captat un strigăt de alarmă din partea lui. Acest SOS spunea:

— Suntem loviţi ! ... Ne-am rătăcit...

Pe timpul mesei, Antonică se instalase ca de obicei pe streaşina casei aşteptându-şi prietenul. Acesta întârzia însă să se arate. Nu se ştia nimic de el şi nici a doua zi nu am primit nici o veste. Dacă ar mai fi fost în viaţă sau dacă ar fi aterizat forţat în teritoriul nostru, am fi fost preveniţi de autorităţile locale.

Cu această ocazie am urmărit cu atenţie comportarea lui Antonică. În cursul dimineţii, el a făcut câteva zboruri între postul de comandă şi cabană, după care s-a îndreptat înspre aerodrom, pentru a se instala pe hangarul în faţa căruia se găsea avionul Nr.18, avionul lui Livovski. De această dată însă, adjutantul a plecat cu Nr.17, aşa că Antonică degeaba îl aştepta în acest loc.

Când în după-amiaza zilei am primit vestea că avionul lui Livovski a explodat în aer şi că a căzut într-un lac din sudul Basarabiei, câţiva dintre noi am căutat să prindem cioroiul şi să-i găsim un alt prieten. Nimeni n-a reuşit însă şi Antonică refuza hrana pe care i-o ofeream iar gesturile noastre de afecţiune îl lăsau indiferent. L-am mai văzut după aceea cum încă de câteva ori a zburat, când la acoperişul cabanei, când la cel al cortului în faţa căruia jucam remmy, după care a aterizat pe streaşina hangarului, unde a rămas mult timp fără să se mişte. Către seară, a mai venit o dată pe streaşina popotei noastre, după care şi-a luat zborul. Din acel moment nimeni nu l-a mai văzut.

După câteva zile, am primit ordin de a ne deplasa pe unul din aerodromurile de campanie din Basarabia. La 21 august, ne-am luat zborul către noua bază care era instalată pe un platou de lângă un sat care se numea Leipzig.

Înainte de intrarea ruşilor în Basarabia, în urma ultimatum-ului lor din 1940, aici a fost o colonie germană şi toate satele din apropiere purtau nume germane. Aceşti germani erau originari din Wurtenberg şi Bavaria şi au venit aici în 1812, după prima anexiune a acestei provincii de către ruşi. Localităţile purtau nume din cele care au devenit celebre cu ocazia luptelor napoleoniene. Toate aceste case erau acum goale şi se putea deduce cu uşurinţă că locuitorii lor au fost obligaţi să le părăsească în cea mai mare grabă. Mai tot mobilierul rămăsese pe loc, iar podurile caselor erau pline cu grâne. Străzile erau acoperite aproape în întregime de buruieni înalte şi crescute în voia lor. Se vedea foarte bine

că nimeni nu s-a mai ocupat de ele. Singurele fiinţe pe care le-am găsit aici nu erau altceva decât un număr considerabil de şoareci şi câteva pisici.

De altfel, pe toată întinderea provinciei Basarabiei, domnea o atmosferă de deşert şi dezolare. Numai într-un an de ocupaţie, ruşii întrebuinţând metoda lor, au reuşit să deporteze o bună parte din populaţia românească şi s-o disperseze pe toată întinderea Rusiei, în aşa fel încât să nu se mai audă de ea.

Ordinul de misiune ne-a fost dat la 9 septembrie, în grabă şi fără prea multe detalii. Până la această dată executasem de pe acest aerodrom o serie de ieşiri fără a avea nici o pierdere. Providenţa veghea asupra noastră.

Un avion de recunoaştere a semnalat Corpului Aerian că a descoperit la câţiva kilometri în nordul Odessei o încercare de debarcare rusească. Această informaţie a fost imediat transmisă grupului nostru, ceea ce a făcut să declanşeze această misiune.

În acea zi de septembrie, cerul era acoperit de câţiva nori izolaţi, care pluteau înspre nord. De altfel, în fiecare dimineaţă, imediat ce ieşeam din dormitoarele noastre, cercetam cu privirea cerul pentru a ne da seama de starea lui atmosferică.

Ca aviaţie de protecţie ni s-a afectat escadrila de Huricane, singura care avea o rază mare de acţiune. În capul acestei formaţii se găsea căpitanul Băzu Cantacuzino, unul dintre cei mai mari acrobaţi ai vânătoarei noastre. Numai la faptul de a auzi numele lui, curajul nostru era stimulat.

Trebuia să plecăm nouă avioane, eşalonate ca de obicei pe trei patrule, fiecare a trei avioane. După ce-am primit ordinul de misiune şi ne-am luat hainele de zbor, ne-am îndreptat înspre avioanele noastre. La ieşirea din cort îl întâlnesc pe "artist" zis şi "Ramon Navaro".

— Cum te simţi Ioane, îl întreb în treacăt.

— Mi-e frică, dar mă duc.

Urc în avion fără a striga "Ura". Nu pot să mă manifest ca un infanterist care în ultimul moment îşi stimulează curajul prin acest cuvânt.

Ne aranjăm ca de obicei în coloană, după care ne îndreptăm spre Est. Între noi nu discutăm prea mult, cu toate că traseul este monoton. Aş fi vrut să schimb câteva cuvinte cu piloţii celorlalte avioane, dar din nefericire nu puteam intra în legătură cu ei, aparatele noastre de radio fiind de un model vechi. Pentru a schimba puţin această monotonie, din când în când, mă apropiam de avionul din capul patrulei mele, şi-mi venea să izbucnesc în râs când vedeam cum pilotul îmi făcea semne disperate pentru a mă menţine la o distanţă convenabilă.

Ajungem la Nistru, după care intrăm în spaţiul aerian al inamicului. De aici şi până la obiectivul nostru avem de parcurs o distanţă de vreo două sute de kilometri. Ca întotdeauna încep să scrutez cerul şi previn pe cei din avion să nu părăsească posturile lor.

Zburăm la o înălţime de o mie de metri. După vreo douăzeci de

minute, zăresc înspre râul Bug un aerodrom cu pistă betonată, care nu poate să fie altul decât cel pe care l-am bombardat cu câteva zile înainte. De la distanţa la care eram, nu puteam să văd decât foarte vag hangarele şi pista albă ce se întindea în faţa lor. Pe aerodromul propriu-zis, nu se vedea nici o mişcare, însă mai jos, în faţă şi nu prea departe de noi, câteva avioane mici se îndreptau către Odessa. Nu schimbă deloc direcţia lor de zbor şi după câte pot să apreciez de la această distanţă, îmi par că sunt vânători. Nici un moment nu mă gândesc că am putea fi atacaţi sau că vânătorii noştri i-ar putea urmări .

Înspre dreapta, prin geamurile carlingii, zăresc portul Odessa. Totul în această parte este acoperit de o pâclă deasă care albeşte orizontul. Ne continuăm zborul şi ca întotdeauna când sunt pe deasupra teritoriului inamic am impresia că înaintăm cu viteza unui melc. Capul coloanei, care de la început a evitat să zboare prin apropierea portului, virează acum uşor la dreapta. Nici o reacţie antiaeriană, cu toate că până acum am zburat pe deasupra câtorva localităţi. Totul părea calm şi după câtva timp zăresc în depărtare albastrul închis al Mării Negre. În curând vom fi pe deasupra obiectivului. Nu aveam nici o idee despre cele ce vom putea găsi acolo. Vapoare de război dotate puternic cu armament antiaerian, sau numai trupă care a debarcat deja pe plajă.

Ne apropiem din ce în ce mai mult de obiectiv şi acum pot vedea totul clar. Un vapor care nu era departe de litoralul mării. Ce fel de vapor? Încă nu puteam să-mi dau seama. Între el şi plajă se văd câteva puncte negre care nu pot fi altceva decât bărci.

Vânătoarea îşi ia măsurile ei de siguranţă şi se îndepărtează de noi. Dacă va fi un baraj antiaerian, ea nu este obligată să intre în el.

În fine, prima patrulă s-a apropiat de obiectiv. Câteva explozii de antiaeriană apar pe cer. Ele nu sunt numeroase, însă nu se ştie niciodată! Este de ajuns un singur proiectil ca să nu te mai întorci niciodată la bază. Primele bombe ale avioanelor din prima patrulă încep să cadă şi câteva secunde mai târziu, văd exploziile lor răspândindu-se printre punctele negre pe care le-am văzut mai înainte. Într-adevăr, acestea erau bărci. Pentru nimic în lume n-aş vrea să fiu în locul lor. Bombele noastre cântăresc 250 kilograme fiecare şi efectul lor este departe de a fi neglijabil. Vaporul însă n-a fost atins, nici de prima, nici de a doua patrulă.

Acum este rândul nostru. Observatorul îşi pregăteşte elementele de vizare. Vaporul nu este mare şi nu pare a fi un vas de război. Dar câtă trupă poate să ducă el ? Ce-au vrut ruşii să facă cu o cantitate aşa de mică de oameni ? Probabil că au vrut să atragă atenţia în această parte, pentru a slăbi atacul oraşului Odessa.

Observatorul mă previne să ţin avionul în linie dreaptă. Aplecat deasupra avionului, aşteaptă momentul ca să dea drumul la bombe. După câteva corecţii, îl aud spunându-mi:

— Atenţiune ! ... Bombardez !

Simt, după scurtele scuturături ale avionului, cum bombele părăsesc una după alta lansatoarele. Din când în când, privesc la micul tablou pe care luminile se sting una după alta, într-o cadenţă regulată.

Bordul de jos al carlingii mă împiedică să văd rezultatul bombardamentului, dar după câtva timp aud exclamaţiile de bucurie ale celor din spate.

— Avionul din dreapta a lovit vaporul ! Două bombe au căzut, una la dreapta şi alta la stânga lui.

Capul formaţiei începe să vireze la stânga. După puţin timp, văd din nou zona bombardată. Vaporul era tot timpul pe locul său, dar nu se vedea nici o urmă de incendiu la bordul lui. În schimb, din cele cinci sau şase bărci, nu se mai văd decât două.

În timpul zborului de reîntoarcere, cu toate că eram încă pe deasupra teritoriului inamic, simt cum tensiunea începe să dispară. Nimic nu putea să ne mai ameninţe şi după câtva timp văd Nistrul înaintea noastră. Acum destinderea devine totală. Avioanele de vânătoare s-au apropiat mult de noi şi acum zbor plan la plan cu ele. După ce-am sosit pe deasupra Basarabiei, ele ne salută prin înclinări de aripi, după care prin viraje la verticală, ne părăsesc.

Câteva zile mai târziu, am primit la grup mulţumiri din partea unei unităţi terestre care lupta în apropiere de această plajă unde a avut loc această încercare de debarcare. Vaporul a fost într-adevăr atins şi avariat şi tot personalul lui a fost făcut prizonier. În plus, în interiorul vaporului au găsit o bună cantitate de alimente. Pentru noi însă, această expediţie n-a fost decât o misiune foarte calmă. Dacă toate ar fi la fel !

Departe de Braşov (oraş situat în cotul Carpaţilor şi unde se găsea aerodromul Flotilei noastre de aviaţie), pe pământul Basarabiei pe care am eliberat-o, ne simţeam ca la noi. Nici urmă de influenţă străină. Tot ce vedeam, tot ce atingeam făcea parte din patrimoniul istoric al României.

Câmpiile şi colinele acestei frumoase provincii româneşti ne-au primit cu braţele deschise, oferindu-ne bogăţia unei recolte extrem de bogată. Şi cum această recoltă, din cauza războiului, n-a fost îngrijită şi nici în întregime strânsă, o adevărată "armată de şoareci" punea în pericol integritatea paraşutelor noastre.

Cu toate stricăciunile provocate de aceşti mici şi turbulenţi rozători, ei ne ofereau totuşi, de multe ori, câteva clipe de destindere. Într-una din zile, un soldat a inventat un joc destul de crud, dar care ne-a prezentat un spectacol cu totul deosebit. Cu ajutorul unei sârme foarte subţiri, a legat între ele cozile a vreo douăzeci de şoareci. Lăsaţi apoi liberi, aceştia voind să fugă şi trăgând în direcţii opuse, au declanşat o luptă feroce între ei. La un moment dat, totul nu mai era decât o bulă mişcătoare care se deplasa când într-o parte, când în alta, după cum se schimba direcţia efortului. Privindu-i, mă gândeam că şi noi oamenii suntem la fel în furtuna născută de război.

Serile erau superbe şi aerul parfumat de aroma florilor şi a unei vegetaţii foarte variate se răspândea peste tot. Odată cu venirea serii, o odihnitoare linişte se întindea pe suprafaţa pământului, pregătind natura pentru apropiatul ei somn. Satul fiind în întregime părăsit, nici măcar un lătrat de câine nu tulbura această binefăcătoare amorţeală. Mai mult chiar, ruşii, nici ei nu ne-au vizitat niciodată, aşa că orizontul de la

sfârşitul zilei şi până la aurora dimineţii păstra aceeaşi variaţie lentă de culori. N-am văzut niciodată scânteind în regiunea noastră acele lumini tremurătore provocate de exploziile bombelor şi nici n-am văzut în depărtare paraşute luminoase sau fascicole de reflectoare.

Înainte de culcare, mai petreceam câteva ore în "cercurile" noastre de bridge, care erau indicate de nişte mici pancarte suspendate la porţile respective. Apoi, după ce jocul s-a terminat, ne mai plimbam un timp pe cărările înguste ce şerpuiau printre buruienile înalte ale satului, auzind muzica unui acordeon ce venea dinspre casa locuită de locotenentul Nicolau. Odată intrat în camera mea, adormeam, câştigând astfel încă o noapte de pace până a doua zi dimineaţa.

*
* *

După încă câteva misiuni făcute pe la obişnuitele obiective, a venit, la 18 septembrie şi rândul meu pentru a zbura pe deasupra oraşului Odessa. Cu câteva zile mai înainte am zburat pe deasupra unor sate din apropierea acestui oraş, unde, am dat peste o apărare antiaeriană mai puternică decât cea cu care ne obişnuisem. Şi acum Odessa... Această perspectivă îmi dădea deja frisoane.

Trebuia să bombardăm gara de triaj, care era plantată ca un cui înspre centrul oraşului, înspre partea lui de sud-vest. Direcţia de atac fiind condiţionată de cea a căii ferate, după bombardament eram obligaţi să trecem în plin pe deasupra oraşului. În ceea ce priveşte aviaţia de protecţie, trebuia să găsim acolo, o formaţie a Grupului 7 Messerschmit, care devenise deja celebru prin victoriile lui.

Ne-am luat zborul cu nouă avioane Heinkel, încolonate ca de obicei pe trei patrule a câte trei avioane fiecare. Înălţimea la obiectiv trebuia să fie de patru mii cinci sute de metri,deci ceva mai înaltă decât tirul de optsprezece tone de bombe, cantitate care nu era deloc neglijabilă pentru o gară.

Cerul era foarte clar. Nu se vedea nici un nor pe toată întinderea lui şi în depărtare, orizontul era foarte bine marcat.

Când am ajuns în apropiere de Nistru, aviaţia de vânătoare şi-a făcut şi ea apariţia. Ca de obicei locul şi ora de întâlnire le-a fost comunicată prin radio. Erau în total opt vânători.

Puţin după aceea, înaintea noastră şi ceva mai departe, zăresc Odessa. La vederea ei îmi schimb, fără să vreau, poziţia pe scaun.

Eram capul patrulei a treia şi ca observator îl aveam pe Ioan Dumitru, un băiat foarte vesel şi simpatic. Fratele lui, căpitanul Mihalcea Dumitru se găsea în primul aparat al coloanei. Ioan era locotenent de rezervă şi în viaţa civilă era radiotelegrafist în aviaţia de transport. Cu toate că ar fi putut foarte uşor să rămână într-o unitate de transport aerian şi să nu se expună în acelaşi timp cu fratele lui, la o moarte posibilă, el a preferat grupul nostru de luptă. Zburasem deja de câteva ori cu el, aşa că îi cunoşteam toate obiceiurile. De exemplu, niciodată nu rămânea pe locul lui în carlingă şi pentru că nu-i vorbeam, dispărea din

când în când în spatele avionului. Câteodată cânta. Dar cânta atât de fals, încât eram obligat să închid intercomunicaţia.

Ajungem în apropiere de mahalaua oraşului. Prima patrulă este deja înconjurată de mici nouraşi negricioşi formaţi de exploziile tirului antiaerian, după care dispare repede vederilor noastre într-un haos de fum ce devenea din ce în ce mai dens. Privesc înspre dreapta şi ceva mai sus. Vânătoarea şi-a luat măsurile ei de siguranţă şi s-a îndepărtat de noi. Nici un proiectil nu putea s-o atingă, aşă că tot acest tir atât de puternic era în întregime concentrat asupra noastră.

După aceea, vine rândul patrulei a doua. De prima nu mai ştiam nimic, pentru că nu puteam s-o mai vedem. După câteva momente, a doua este şi ea înghiţită de acest nor artificial.

Acum vine rândul nostru. Primele explozii se apropiau în viteză de noi. Ele se înmulţesc într-o cadenţă riguroasă. În jurul avionului apar mereu scântei ce par a fi nişte viermi lucitori de noapte. Avionul este scuturat din toate încheieturile. Comenzile se mişcau într-un joc sacadat din cauza scurtelor şi brutalelor presiuni de aer pe care exploziile le produc. Mâinile şi picioarele îmi sunt într-o continuă mişcare. Sunt în aşa fel prins din toate părţile, încât n-am nici timp să-mi dau seama dacă îmi este frică. Într-o altă situaţie, aş fi privit prin ferestre pentru a vedea ce fac coechipierii mei, dar de această dată am uitat de ei.

Ioan, cu capul aplecat deasupra vizorului, aştepta momentul pentru a lansa bombele. Va putea el viza ?... mă întreb. În jurul nostru, tot timpul acelaşi infern. Îmi este imposibil să descriu în toată profunzimea sa, aspectul acestui teribil spectacol care domneşte pe albastrul cerului. Din cauză că noi eram a treia patrulă, fumul lăsat de exploziile proiectilelor care au fost trase acum contra primei şi celei de-a doua patrulă, se adăugau celui format de proiectilele trase acum contra noastră, aşa că ansamblul a devenit şi mai haotic. Niciodată n-am întâlnit un astfel de baraj. Un pilot german care a zburat pe deasupra Angliei, ne-a declarat mai târziu că barajul de la Odessa a fost de două sau trei ori mai puternic decât cea mai mare reacţie antiaeriană pe care a întâlnit-o pe deasupra Londrei.

Ioan mă anunţă că va bombarda. Menţin pe cât pot avionul în linie de zbor, corijând erorile care surveneau, după indicaţiile pe care mi le dădea Ioan. La un moment dat, privesc prin geamurile de jos ale carlingii, şi reuşesc să văd gara de triaj. În aceste momente, nu mă mai gândeam decât la execuţia misiunii şi la salvarea noastră. Nu mai ştiam nimic de soarta celor şase avioane care erau în faţa noastră. Chiar dacă unul dintre ele ar fi fost doborât, n-aş fi putut să-l văd în acest baraj atât de formidabil. În ceea ce priveşte coechipierii mei, nu mai ştiam dacă mai sunt pe lângă mine. Dacă, în timpul drumului parcurs până la obiectiv, câmpul gândirii mele a fost mai mult sau mai puţin limitat, acum în faţa morţii care mă pândea din toate părţile, orice legătură cu lumea era cu totul suspendată.

— Atenţiune ! îmi strigă Ioan.

Îmi fixez privirea pe tabloul de bord şi încerc să menţin avionul la o orizontală perfectă.

— Bombardez !

Prin scurte priviri, urmăresc micul tablou electric de control. Luminiţele se stingeau cu repeziciune unele după altele şi când ultima a dispărut, fără să mai aştept pe Ioan să-mi spună că a terminat, virez imediat la dreapta, după care îl întreb pe radiotelegrafist:

— Unde sunt ceilalţi ?

— Suntem singuri. Nici unul dintre ei nu mai este lângă noi.

Îmi continui virajul început. Am impresia că niciodată nu voi mai ieşi din acest baraj. În fine, văd orizontul şi în carlingă lumina devine normală. Exploziile devin din ce în ce mai rare, până ce, la un moment dat dispar complet.

Privesc în jurul meu dar nu văd pe nimeni, nici pe coechipierii mei şi nici vânătoarea de protecţie. Odată ajuns pe direcţia bazei, scot avionul din viraj şi încep să pic. Acum respir uşurat. Distanţa până la Nistru nu este atât de mare şi în această atmosferă clară reuşesc să-l văd, departe în faţa mea.

Totul părea în ordine, când la un moment dat aud:

— Vânătoare se apropie de noi !

— Este a noastră ?

— Încă nu pot s-o identific, dar avioanele se îndreaptă spre noi.

Scrutez cerul prin ferestrele din stânga, dar nu văd nimic. Sunt din ce în ce mai neliniştit. Deodată, aud în surdină zgomotul clasic al mitralierelor de bord. Zgomotul motoarelor mă împiedică să le aud mai clar.

— Trag în noi ! Sunt inamici, aud vocea radiotelegrafistului.

— Câte sunt ?

— Patru.

Mă găseam din nou într-o situaţie foarte grea. Depindeam acum de abilitatea vânătorilor inamici. Agresivi din natură, ei au mai multe şanse de a fi victorioşi. În ceea ce mă priveşte, având în vedere şi cantitatea mică de armament ce putea fi pus în acţiune, contam mai mult pe noroc şi pe lipsa de calm a atacatorilor. Tirul de la bordul avionului nostru era foarte dificil, din cauza unghiurilor moarte formate de ansamblul celulei şi deci, nu toate mitralierele pot să tragă în acelaşi timp asupra unei ţinte. După aceea, în afară de cele menţionate mai înainte, intervin şi micile schimbări ale poziţiei avionului. Fiecare înclinare, poate provoca o eroare în precizia tirului. În afară de manevrabilitate, vânătorii mai dispuneau şi de avantajul că armele lor de foc sunt fixe pe aparat. Totul depindea acum de felul cum îşi vor executa atacul.

Prin ferestrele laterale, nu văd nici un avion. Sunt atacat din spate. De când ? Nu puteam să ştiu, totuşi acest timp mi se părea o eternitate. Ştiu că în cazul unui atac din spate, o singură mitralieră poate să tragă şi anume cea a radiotelegrafistului, a cărei turelă era situată pe partea superioară a fuzelajului. Celelalte care se găsesc la ferestrele laterale, cât şi cea plasată la burta avionului, sunt reduse la tăcere şi trăgătorii lor nu le pot folosi decât atunci când un vânător s-a angajat pe sub noi sau la dreapta şi la stânga noastră.

După câteva momente, văd doi vânători ce degajă înspre dreapta, în scopul de a vira şi de a-şi relua atacul, după care dispar în spatele avionului meu, urmărite de gloanţele mitralierelor noastre de bord. Probabil că sunt doi din cei care ne-au atacat din spate. Acum s-au despărţit, dar acest lucru nu ameliorează deloc situaţia noastră, căci ei mă vor ataca unul după altul.

Continui să pic. Altă manevră nu puteam să fac. Din timp în timp, aud lungi rafale de mitralieră şi după câteva momente îi văd din nou pe atacanţi. Să fie ceilalţi doi ? Nu puteam să-mi dau deloc seama. În tot cazul, ei erau în curs de a face circ aerian cu mine.

Răpăitul mitralierelor mă face să deduc că sunt atacat în continuu. Privesc din când în când la aripi, dar nu văd nici o urmă de gloanţe pe ele. Mă aştept totuşi să le văd explodând în fiecare moment. În ele sunt rezervoarele de benzină. Nu sunt deloc atacat din faţă cu toate că, în această parte sunt cu mult mai vulnerabil, mitraliera care se găseşte în botul carlingii neputând realiza o bună apărare, din cauza spaţiului strâmt şi incomod. Ea are un oarecare efect în apropiere de pământ pentru a neutraliza tirul din faţă, dar în aer ea nu foloseşte, practic, aproape la nimic.

Continui să pic şi apropiindu-mă de pământ, am impresia că pierd mai repede din înălţime. Caut însă să-mi menţin pe cât pot sângele rece. Nici un moment nu m-am pierdut, sunt foarte conştient de situaţia în care mă găsesc. Ioan, la rândul lui, explorează şi el cerul. Nu pot să-mi dau seama ce gândeşte, dar ştiu că este un om foarte curajos. Nu pare deloc agitat.

Aud tot timpul răpăitul mitralierelor.

— Unde sunt vânătorii ?

— Tot timpul în spatele nostru.

Şi-au reglat viteza după mine. Acum sunt prins într-un foc continuu, dar sunt în curs de a mă apropia de pământ. Din acest moment mă îndrept înspre limanul Nistrului, ce se întinde sub forma unui lac între fluviu şi Marea Neagră. În fine, iată-mă sosit.

Acum zbor la o înălţime de vreo trei metri pe deasupra limanului a cărei suprafaţă era ca o oglindă. La stânga mea, apar picături de apă asemănătoare celor produse de ploaia care ar cădea pe o suprafaţă asfaltată acoperită de o pojghiţă de apă. Am însă noroc. Nici o rafală a tirului inamic n-a atins avionul meu. Geamurile carlingii sunt intacte. Din cauză că sunt prea jos, nu pot să mă uit la aripi, toată atenţia mea fiind fixată acum înainte.

Ajung la malul celălalt şi zbor numai la un metru înălţime pe deasupra sălciilor ce se găsesc în această parte.

— Vânătorii ne-au găsit, mă anunţă radiotelegrafistul.

— Desumflaţii ! îmi strigă Ioan. Ei patru şi noi singuri !

Uf ! Aprind o ţigară. Gândirea mea acum este liberă şi devin vorbăreţ. La rândul lor, cei din avion îşi exprimă şi ei bucuria de a fi scăpat atât de ieftin. Cu toate că încurcă complet intercomunicaţia, îi las să-şi manifeste, fiecare după temperamentul lui, satisfacţia că n-am fost doborâţi.

Odată ajunşi la aerodrom şi aterizat, examinez carcasa avionului, dar nu găsesc nici o urmă de glonţ pe ea.

*
* *

Zilele Odessei erau numărate. Apărarea antiaeriană a început să slăbească, dar intensitatea ei era încă foarte puternică. În cursul unei misiuni pe care am executat-o pe timpul serii, focul de la gura ţevilor tunurilor a apărut ca un joc imens de lumini fosforescente. Am mai executat încă două misiuni pe deasupra acestui oraş. În prima, am avut o aventură asemănătoare celei pe care am descris-o mai înainte. Din nou ne-am pierdut unii de alţii şi din nou am fost atacaţi de vânătoarea inamică. De această dată, am suferit atacul din partea a cinci avioane de un model care îmi era necunoscut. Acestea aveau motoarele în linie. Cu toate că am fost urmăriţi din nou până la limanul Nistrului, n-am fost atinşi de nici un glonţ. Cât despre vânătoarea noastră, ea n-a intervenit nici de această dată. Ca şi prima dată, nu ne-am ales decât cu frica, iar ruşii cu necazul de a nu fi avut nici o victorie.

În a doua misiune, am avut, ca observator, pe camaradul meu de promoţie, locotenentul D. Fiind suferind de stomac, boala şi-a făcut efectul imediat după ce am fost părăsiţi de vânători. Fără să-mi spună nici un cuvânt, a deschis trapele lansatoarelor, după care a dispărut în culoarul format de ele. După vreo cinci minute, văzând că nu s-a întors, am privit în lungul culoarului, dar el nu mai era acolo, ci stătea aşezat pe un mic scaun din burta avionului. La semnul pe care i l-am făcut ca să revină în carlingă, el mi-a răspuns printr-un semn negativ.

Cu noi, în această misiune, a mers un inginer din aviaţia civilă, un voluntar, care voia să-şi facă şi el datoria faţă de ţară. Văzând că observatorul refuza să vină, l-am chemat pe el lângă mine.

— De ce D. refuză să vină ?

— N-a ţinut cont de curentul de aer care intră prin trapele lansatoarelor. Se va curăţa la aerodrom.

— Închide, te rog, trapele, căci ar putea să mai şi răcească.

A doua zi, vânătoarea inamică ne-a făcut să pierdem un avion. Atins în rezervoare, acesta a luat foc, dar a reuşit să aterizeze în flăcări, pe burtă, în zona noastră. Numai radiotelegrafistul a fost omorât. Nemaiputând suporta căldura focului ce-i înconjura turela, a sărit din avion în timp ce acesta se târa pe pământ şi fiind lovit de ampenaj, a fost decapitat. Inginerul care m-a ajutat în misiunea despre care am scris mai sus, s-a putut salva în viteză, dar după această nouă aventură, nimeni nu l-a mai văzut.

N-am putut să terminăm cu toţi ceilalţi această campanie, deoarece, cu o săptămână înainte de căderea Odessei, m-am lovit foarte rău la un genunchi. Pentru a continua activitatea pe front, n-am spus nimic doctorului, dar fiind obligat să mă mişc mereu, boala s-a agravat. Când doctorul a aflat, a decis internarea mea imediată într-un spital. N-am plecat decât peste câteva zile, timp în care am mai executat o misiune. Cu tot acest act, care de altfel nu mai avea nici un sens, nu m-am

putut abţine să nu-mi pun întrebarea: "Nu sunt de-a dreptul un idiot pentru ca să-mi risc viaţa acum, când trebuie să plec ?"

LA SPITAL ŞI DUPĂ ACEEA

După ce-am fost îngrijit la infirmeria Flotilei de aviaţie din care făceam parte, am fost internat în unul din pavilioanele marelui spital militar "Elisabeta" din Bucureşti - numit astfel în amintirea primei regine a României, care a fost cunoscută şi sub pseudonimul de Carmen Sylva.

Aici am luat contact direct cu toate tragediile pe care le poate produce un război. Cea mai mare parte din pavilioane era plină cu răniţi. Pe front nu m-am bătut decât în aer, aşa că morţii şi răniţii n-au avut cum să mă impresioneze. N-am avut ocazia să văd nici unul. Până atunci nu auzisem nici un strigăt de durere. Mai mult chiar, aerodromul nostru nu fusese niciodată bombardat. Cred şi sunt convins că, după trecerea noastră pe deasupra teritoriului inamic, spectacolul pe care îl lăsam în urma noastră nu prezenta nimic frumos.

Cu puţine zile înainte de-a părăsi spitalul, am ieşit de câteva ori în oraş. Cu această ocazie, mi-am dat seama de starea psihică a populaţiei după această primă campanie. Toţi românii erau conştienţi că marele şi hrăpăreţul nostru vecin a profitat de situaţia confuză creată de Hitler.

Când, în luna mai 1941, germanii au invadat Iugoslavia, Reich-ul "ne-a invitat" să pătrundem în această ţară şi să ocupăm provincia Banat. Guvernul nostru a refuzat. În 1940, în loc de a ocupa Basarabia şi Bucovina de nord, două provincii româneşti, ruşii ar fi trebuit să se comporte ca noi faţă de Iugoslavia, şi în acest caz România ar fi făcut tot posibilul să rămână neutră.

Moralul populaţiei, cu toate pierderile suferite, era ridicat. Economia ţării n-a suferit, iar din punct de vedere politic, duceam un război cu totul justificat. Luptam pentru a ne relua cele două provincii furate.

De asemenea, cu acestă ocazie mi-am dat bine seama de calitatea relaţiilor noastre cu noii aliaţi.

Cu toată această alianţă, poporul dispunea de toată libertatea lui. Dacă unele zvonuri circulau pe ici pe colo, nici unul din ele n-a reuşit să zdruncine moralul armatei. Se spunea că dacă Germania va câştiga războiul, ţara va fi transformată într-un domeniu de activitate eminamente agricol şi după aceea ei vor crea " o mică Germanie" în mijlocul României. Cu toate acestea, poporul român se arăta mai curând sceptic de o altă perspectivă a viitorului: Axa, după ultimatum-ul rusesc din 1940, a dat o parte din Transilvania Ungariei. Bineînţeles, ni s-a dat de înţeles că această manevră n-a fost decât strategică. Dar cine putea să ne garanteze că până la sfârşit ne va fi redat acest pământ pierdut ? Partea din Transilvania care ne-a fost luată, forma geografic un lung triunghi cu unul din vârfuri îndreptat spre zona petroliferă a Ploieştiului. Acesta era un mijloc de presiune din partea germanilor şi deci într-un climat de neîncredere şi bănuială războiul a început şi continua încă...

În iarna anului 1941-1942, germanii au fost opriţi din înaintarea lor în faţa Moscovei. Era primul semn că nu se puteau impune lumii întregi. Lungimea prea mare a frontului nu putea să-i ducă la o victorie şi profeţia lui Greber nu mai era departe de a se verifica. Noi continuam însă să avansăm, împinşi de legitimitatea dreptului nostru istoric.

*
* *

După două luni de spital, m-am întors la Braşov, la unitatea mea. Aici, în cadrul grupului, antrenamentul echipajelor se făcea în fiecare zi: pe teren, teoretic cu ajutorul covorului rulant şi al machetelor Link-Trainer, iar în aer, practic prin treceri pe deasupra unor obiective fixe. Precizia de zbor era fotografiată cu un aparat instalat sub burta avionului. Se proceda de aşa manieră, ca totul să fie bine pregătit, afară de elementul "emoţie" care nu putea fi pus în valoare decât pe front.

O serie de piloţi luaţi de prin alte unităţi şi care în prealabil au urmat o şcoală de multi-motoare la Bucureşti, urmau să fie vărsaţi în unitatea noastră. În aşteptarea lor, am fost numit instructor de control. În acelaşi timp, am fost însărcinat cu funcţia de pilot de încercare al avioanelor Heinkel 111 din grupul nostru.

Sfârşit de iarnă. În această lună, martie, a anului 1942, zăpada a început să se topească şi natura să reînvie. Rigolele trotuarelor au început să se umple de apă, dar cerul continua să fie acoperit şi norii de un gri închis acopereau încă picioarele munţilor cu haina lor atât de tristă. În timpul uneia din aceste zile, profitând de faptul că cerul îşi arăta puţin din albastrul lui, mi-am luat zborul şi urcând în spirală, m-am ridicat mai sus decât vârfurile munţilor. Totul era acoperit de nori. Partea lor superioară, pe toată întinderea ei imensă, nu prezenta un aspect prea neregulat. Câteva mici diferenţe de culori, de părţi luminoase şi altele umbrite, trădau un joc de curenţi de slabă intensitate ce tulburau interiorul lor. La viteza avionului, această suprafaţă părea să fie rigidă. În realitate, leneşa ei instabilitate mărturisea faptul că, natura era încă puţin adormită. Lumina soarelui era reflectată de milioane de oglinzi, dând norilor un aspect feeric. Razele lui pătrundeau prin geamurile carlingii înveselind interiorul ei şi în acelaşi timp, căldura lor se adăuga la cea emanată de caloriferul de bord. Temperatura era acum asemănătoare unei camere bine încălzite. Tot ce se vedea era splendid, dar emoţia pe care o simţeam în faţa acestei frumuseţi era cu totul opusă aceleia pe care o simţeam în zborurile mele executate pe front.

După aterizare, am fost chemat la comandamentul grupului, în biroul căpitanului comandor Iosifescu (care îl înlocuise pe căpitanul comandor Landman, între timp detaşat ca profesor la Şcoala de Război). Imediat ce am intrat, spre marea mea surpriză, am fost invitat să iau loc pe un scaun. Şi surpriza a fost şi mai mare atunci când mi-am dat seama că discuţia începută nu avea nimic de-a face cu aviaţia.

— Tu eşti moldovean din Vaslui, dacă nu mă înşel.

— Da, domnule comandor.

— Am auzit spunându-se că oamenii din această provincie sunt

buni, chiar foarte buni. Am fost de mai multe ori la Iaşi, dar niciodată n-am rămas atât de mult ca să pot cunoaşte mai bine pe moldovenii tăi. Dar, ia spune-mi ? Ce sporturi ai practicat în oraşul tău ?

— Fotbal...

— Ai fost fotbalist ?

— Da. Am jucat timp de cinci ani, în echipa oraşului meu. Am auzit că după plecarea mea la Universitatea de la Iaşi, le-am rămas ca un fel de model.

— Şi ce alte sporturi ai mai practicat ?

Eram din ce în ce mai intrigat. Unde voia el să ajungă ?

— Am facut gimnastică la trei bare fixe, la trapez simplu, la trapez volant (zburător, cum îl numim noi) şi am mai practicat un număr special, numit "Scara Morţii". Am mai făcut şi ceva atletism, dar până la plecarea mea, m-am ocupat mai mult de acrobaţie) ocazie cu care am organizat nişte petreceri foarte frumoase în câteva oraşe din Moldova şi Basarabia. În toate aceste deplasări eram acompaniaţi de fanfara şi orchestra regimentului 25 Infanterie. Pot să adaug că această formaţie muzicală a fost organizată şi instruită de căpitanul Ivanovici, compozitorul renumitului vals "Valurile Dunării".

— Iată un trecut sportiv de care îmi face plăcere să aud. Acum am să-ţi dau o veste care sunt sigur că are să-ţi placă. După cum ştii, avioanele noastre ne-au fost livrate de către germani (pe acel timp încă nu eram aliaţi cu ei) fără cauciuc la rezervoare şi fără blindaj. Din această cauză, în campania precedentă am pierdut trei aparate care au fost doborâte de vânătoarea rusească. Mă întreb cum de-am pierdut numai atâta.

— Probabil că ruşii au avut milă de noi, îi răspund râzând.

— A sosit un ordin. Cu începere de săptămâna viitoare, eşti detaşat la Bucureşti, la aeroportul Băneasa unde a fost înfiinţat un atelier de reparaţii. Acest atelier depinde direct de Serviciul Tehnic al Ministerului de Aviaţie. Avioanele vor fi trimise acolo în mici loturi şi pe măsură ce un aparat va fi reparat, un altul îi va lua locul. În felul acesta, antrenamentul personalului nu va suferi deloc. Nu uita însă să te aranjezi cu prima de pilot de încercare.

Am părăsit biroul mai mult decât mulţumit, căci această misiune nu-mi lua dreptul de instructor şi pilot de încercare al grupului. Trebuia numai să-mi aranjez de aşa manieră programul, încât să pot face faţă acestui cumul de funcţii.

Toată perioada cât am stat la acest atelier, m-am bucurat de o libertate totală. N-am avut de dat socoteală nimănui de felul cum îmi întrebuinţam timpul.

Şeful atelierului era un inginer al uzinelor de aviaţie Heinkel de la Rostok din Germania. Se numea Tribut. Cu toate că era în România numai de un an, se descurca destul de bine în limba română, aşa că nu aveam nevoie de translator. Era singurul german din acest mare atelier în care se făceau toate reviziile generale ale tuturor avioanelor de provenienţă germană. Toţi ceilalţi erau români.

La fiecare zbor de încercare, inginerul era obligat să urce în avion cu un dinamometru cu care verifica presiunea pe coarnele volanului manşei. Prima oară, după ce am luat înălţime, am început să manevrez acest avion fără însă a depăşi oarecare limite, dar Tribut m-a asigurat să nu am nici o frică şi să-l forţez mai mult, căci coeficientul lui de siguranţă era foarte mare. Pentru a verifica presiunea pe părţile mobile ale celulei şi deci tensiunea pe comenzi, eram obligat să intru cu avionul în viraje foarte înclinate.

Zborul pe care îl efectuam acum, se deosebea cu mult de cel pe care îl făcusem până atunci pe acest avion. După asigurarea pe care mi-a dat-o Tribut şi după practica pe care am câştigat-o, nu mă mai temeam să fac viraje ce se apropiau chiar de verticală.

Nici unul dintre noi nu ne puneam paraşuta.

În una din zile, am fost anunţaţi că vom fi acompaniaţi în aer de aghiotantul şefului Serviciului Tehnic al Ministerului. De comun acord cu Tribut, am pregătit o farsă pentru acesta. De altfel, de la început, el însuşi a fost acela care ne-a ajutat, pentru că în loc să vină lângă noi, a rămas în burta avionului. După ce-am executat o serie de viraje foarte înclinate, având însă grija de a nu derapa şi nici glisa, am repus avionul la orizontală. Acum trebuia să-i facem surpriza pregătită. Când Tribut m-a anunţat că musafirul nostru era în picioare în fundul fuzelajului, am împins încet volanul manşei pentru a nu-l dezechilibra, după care cu o mişcare vioaie, continuă şi din ce în ce mai rapidă, am cabrat avionul la vreo treizeci de grade. La sfârşitul acestei curse, corpul vizitatorului nostru, care în virtutea inerţiei căuta să-şi păstreze poziţia iniţială, era suspendat în aer, cu capul lipit de partea superioară a fuzelajului. Din acel moment, cu o mişcare asemănătoare primei, trebuia să-l aduc în poziţia normală. Din cauză că n-am putut să calculez destul de bine această manevră şi cum picioarele lui se găseau la vreo patruzeci de centimetri înălţime, contactul pe care l-a avut atunci când a revenit la poziţia iniţială, a fost mai brutal decât ne-am aşteptat. De altfel, el n-a apreciat prea mult această glumă şi după ce-am aterizat, galben şi şchiopătând puţin, după ce ne-a salutat fără a mai spune un cuvânt, s-a urcat în maşina lui şi a plecat.

Zburam de la patru la şase ore pe zi. Câteodată, pe timpul nopţii, mă deplasam cu camionul la Braşov, dincolo de munţi, pentru a transporta materiale, iar a doua zi dimineaţă eram din nou la aeroport, unde îmi reluam imediat zborul de încercare. Nu mă simţeam deloc obosit. Eram tânăr şi voinic şi aviaţia constituia pentru mine un sport care îmi dădea toată satisfacţia.

Înspre a doua jumătate a lunii august, am primit ordin să termin cât mai repede încercările, grupul trebuind să plece pe front pe la începutul lui septembrie. Tocmai acum, la sfârşitul acestori încercări am comis o greşeală. M-am urcat la şapte mii de metri îmbrăcat numai într-un halat de pânză. Ori, cu tot caloriferul de bord, carlinga neputând fi etanşă din cauza turelei mitralierei din faţă, căldura era dusă de curent. A doua zi când m-am sculat, ochii îmi erau complet închişi şi o puternică

oftalmie îmi lipea pleoapele. Această boală mi-a trecut repede dar, din nenorocire, mi-a revenit de multe ori în halucinanta campanie de la Don şi Stalingrad.

Pe la sfârşitul lui august, detaşarea mea a luat sfârşit. Odată întors la Flotilă, am început să mă ocup cu instrucţia pe avionul Heinkel al noilor piloţi sosiţi în unitatea noastră. Cum trebuia să plecăm în curând, zburam aproape continuu. În general, insistam asupra virajelor foarte înclinate. Avionul neavând decât o singură comandă, eram obligaţi, atunci când voiam să fac câteva demonstraţii, să schimbăm locul. Mai întotdeauna după câteva viraje foarte înclinate, coboram într-o spirală foarte strânsă. Voiam să-i învăţ pe elevi să fie impetuoşi pe acest avion. Ţineam foarte mult la acest lucru, fiind convins, în urma experienţei avută în prima campanie, că un pilot trebuia să fie cu totul stăpân pe aparatul lui. Frontul dă naştere la numeroase anomalii, mai ales atunci când formaţia dispune de un mic număr de avioane. În afară de noroc, pilotul trebuie deci să fie în măsură să se apere până la sfârşit, chiar dacă rămâne izolat la un moment dat. Cu tot efortul meu, n-am reuşit să obţin de la elevii mei decât o ameliorare a posibilităţilor lor de pilotaj. De altfel, este adevărat că n-am avut nici timp suficient.

KRINISNAIA

Krinisnaia ! Un sat ca toate cele ce se pot vedea în estul Europei. Cu case mici, cu străzi înguste şi întortochiate, cu multe grădini înconjurate fie de mici arbuşti, fie de grilajuri de lemn, printre care se plimbă adesea câte un câine ce nu admite în general decât mângâierile stăpânului său. Pe timpul verii, pomii ce sunt în apropierea drumurilor, au frunzele albite de praful ridicat de oameni, animale şi vehicule, iar pe timpul toamnei, când ploile încep să cadă, în special în Ucraina, tot acest praf se transformă într-un noroi gros şi vâscos.

Până la sosirea noastră aici, am avut de îndurat plictiseala unui zbor de lungă durată pe deasupra câmpiilor monotone ale Ucrainei.

Acest sat, care era situat nu departe de oraşul Stalino, forma pentru noi o haltă unde trebuia să aşteptăm trenul de luptă al unităţii. Plecat cu o săptămână înaintea noastră, nu sosise încă, fiind împiedicat de lipsa de căi ferate ruseşti, pe care şi aşa era un dute-vino continuu. Am găsit aici o Companie de gardă care ne-a scutit astfel pe noi de serviciul de santinele pe lângă avioanele de pe aerodrom.

Am fost cazaţi într-o şcoală ce nu era departe de gară. Din când în când, trecea prin faţa porţii şi câte un cetăţean al satului. N-am căutat să intrăm în legătură cu nici unul, dar în general erau trişti şi tăcuţi. Nu departe de noi, era o mică pădurice al unui fost colhoz, cu arbori foarte tineri, ale căror coroane ce se împreunau la partea superioară, formau tunele pe deasupra aleilor. Pe acolo obişnuiam să ne plimbăm din când în când. Când comandorul Iosifescu a auzit de plimbările noastre, ele ne-au fost interzise. Se părea că acest loc ar fi fost foarte propice pentru a fi atacaţi. Circula zvonul că partizanii şi-au făcut deja apariţia.

Noutăţile care ne veneau de pe front, erau mai toate de ordin general. După buletinele de informaţii, ştiam că armata noastră a terminat prima campanie de la Odessa şi că a primit ordin să continue avansarea către est. Astfel, Armata a 3-a era, în prezent, în contact cu inamicul în regiunea din cotul Donului. Corpul şase de armată lua parte la atacul Stalingradului, armata a patra era instalată pe poziţii în sudul acestui oraş, iar corpul de vânători de munte ocupa împreună cu germanii, Crimeea şi o parte din Caucaz. Cât despre aviaţia noastră compusă din vreo trei sute de avioane de luptă, se găsea concentrată pe direcţia principală de atac, în cotul Donului şi la Stalingrad.

*
* *

Uneori, pe timpul nopţii, eram treziţi de câte o sentinelă care dădea alarma. N-am părăsit paturile noastre decât o singură dată, pentru a ne adăposti într-un şanţ pe care l-am săpat în curtea şcolii, dar după

aceea, dându-ne imediat seama că noi nu puteam froma un obiectiv pentru avioanele ruseşti, ne-am liniştit.

Aceste bombardamente de noapte care erau executate departe de noi, ne procurau un spectacol straniu. De exemplu, cel care s-a efectuat pe deasupra oraşelor Makeevka şi Stalino, era unul dintre cele mai frumoase. Un adevărat foc de artificii. Lumini difuze ţâşneau pe ici pe colo pe suprafaţa pământului şi din cer coborau paraşute luminoase ce se asemănau cu nişte enorme candelabre. Cât despre zgomotele surde ale exploziilor, ele păreau ca nişte grohăituri venite din centrul pământului.

Pentru câţiva dintre noi, aceste alarme constituiau un bun motiv de a întârzia în faţa unei sticle de ţuică românească. Printre noi era şi căpitanul Dumitru Ştefănescu. De obicei era un taciturn, dar odată intrat în stare de euforie, începea să ţină tirade interminabile celor care erau dispuşi să-l asculte. După câteva pahare golite pe o bancă de lângă zidul şcolii, căpitanul Holban, comandantul meu de escadrilă, Dumitru Ştefănescu, căpitanul Popescu, neuitatul Ioan Dumitru cât şi alţii, se îndreptau către un lac, unde după spusele lui Holban, ei puteau să prindă raci cu ajutorul lămpilor electrice de buzunar. N-au prins niciodată nimic dar, pescarii noştri de noapte ne deşteptau întotdeauna, continuând după aceea să mai şuşotim încă câteva ore. După aceea, Holban îşi aducea cu el în dormitor câinele de vânătoare, cu toate că acesta era plin de purici. Urmau protestele noastre, la care primeam acelaşi răspuns de fiecare dată: "Locul lui este lângă stăpânul lui". Argumentul lui nu era deloc convingător, dar am reuşit să ne procurăm insecticid şi atunci toate discuţiile au luat sfârşit..

La 25 septembrie, am executat prima noastră misiune de pe acest aerodrom. Crezând că Stalingradul va cădea de la o zi la alta, comandamentul nostru superior nu voia să piardă un eveniment de o atât de mare importanţă fără ca noi să nu luăm parte.

Obiectivul pe care trebuia să-l bombardăm era gara Kotluban. Situată pe o rocadă de cale ferată care alimenta tot frontul rusesc fixat pe Don, această gară era de o importanţă foarte mare. De la noi şi până acolo, erau vreo patru sute de kilometri. La auzul acestui ordin, n-am văzut nimic special pe figurile camarazilor mei cu privire la această misiune ce ne scotea din dulcea noastră lenevie. În ceea ce mă priveşte, boala mea de ochi, din cauza vreunui curent de aer şi-a făcut din nou apariţia. Fiindcă vederea îmi era foarte redusă, aş fi putut să refuz, dar până la urmă n-am spus nimic.

Ne-am luat zborul pe nouă avioane, formând ca de obicei trei patrule. Fiecare din cele trei escadrile ale grupului, îşi trimitea primii ei emisari. După valoarea numerelor indicative a escadrilelor, patrula noastră era ultima. Pe timpul primei campanii, am zburat tot timpul în această ordine care avea incovenientul că în caz de atac din partea vânătoarei inamice, noi eram cei mai expuşi şi după aceea tot noi eram cei ce încasam, din cauza împrăştierii, majoritatea proiectilelor trase contra patrulelor ce se găseau în faţa noastră. Însă, cum totul nu era

decât o chestiune de noroc, n-am protestat niciodată. După aceea, faptul că eram în coada formaţiei prezenta un alt inconvenient: factorul "emotivitate", care este de o importanţă capitală, creşte în intensitate de la cap înspre coada coloanei. Acest factor este în strânsă legătură şi cu moralul fiecăruia şi dacă amândouă sunt deficitare, un echipaj, chiar foarte bine instruit, ar putea să nu dea nimic de bun.

În trecere, am zburat pe deasupra regiunii oraşelor Makeevka şi Stalino. De abia acum ne-am dat seama de importanţa industrială a acestor două oraşe. Furnale înalte şi grămezi de minereu erau răspândite peste tot. Pe o suprafaţă întinsă, pământul era de o culoare închisă. Se putea vedea încă fumul câtorva furnale înalte, însă cea mai mare parte dintre ele au fost distruse de luptele terestre şi bombardamentele aeriene. O ţesătură complicată de linii de cale ferată, legau uzinele între ele.

Timpul se anunţa minunat. După ce-am lăsat în urma noastră Doneţul, afluentul principal al Donului, locotenentul Luca Marce, observatorul meu, îmi arătă un oraş care apăruse în faţa noastră. Sub lumina încă strălucitoare a soarelui, el apărea ca o pată clară pe întinsul acestei stepe de un aspect dezolant. În jurul lui şi chiar cu mult mai departe de el, nu se vedea nici o pădure.

— Tatsinskaia, îmi spune Marce. Aici este aerodromul pe care ne vom deplasa.

Când am ajuns în apropierea lui, l-am privit cu mare atenţie. După aprecierea pe care puteam s-o fac de la acea înălţime, nu era decât un mic oraş. Înspre dreapta, de cealaltă parte a gării şi a căii ferate ce trecea prin ea, se găsea aerodromul. După cum părea, era instalat pe un platou. O pistă asfaltată îl străbătea de la un capăt la altul. Pe partea lui de vest era un număr foarte mare de avioane, care păreau să fie Ju-uri 88 de bombardament la orizontală şi în picaj.

După vreo zece minute, la stânga noastră, a apărut un alt oraş. O formaţie de avioane ce zburau la o înălţime foarte mică se pregătea să aterizeze.

— Morozovskaia ! mă anunţă din nou Marcel.

Nu departe de el, pe un aerodrom, recunosc cu uşurinţă silueta arhicunoscută a Heinkelelor de bombardament. Cele pe care le-am văzut, vreo douăzeci, se întorceau probabil în misiune.

În drum, reuşim să ajungem din urmă o formaţie compusă din vreo sută de avioane Stukas. Unele lângă altele, ele zburau în aceiaşi direcţie cu cea a noastră. Având o viteză mai mică decât a noastră, nu după mult timp le-am depăşit. Imediat însă după aceea, la rândul nostru, suntem depăşiţi de un grup de vreo patruzeci de Ju-uri 88 care au decolat probabil de pe aerodromul de la Tatsinskaia.

Cu începere din acest moment, intrăm în zona propriu-zisă a frontului. Bazele de aviaţie erau răspândite peste tot. Cerul a început să se animeze. O pânză de praf şi fum şi-a făcut apariţia în aer, atenuând culoarea tomnatică a câmpurilor.

Înspre est şi înaintea noastră, orizontul era cu totul întunecat.

— Nori de furtună, Marcel ! Ei sunt chiar pe direcţia noastră de zbor.

Totuşi atmosfera nu prezenta nici un simptom de furtună şi avionul glisa liniştit în aer. Numai după ce-am depăşit fluviul Don, ne-am dat seama că ceea ce am văzut era altceva decât un zid de fum ce se ridica mai sus decât înălţimea noastră de zbor. Ceea ce ne împiedica să vedem mai clar, era o pâclă rară pe care o traversam, căci acum nemaifiind departe, o viziune de apocalips se prezenta în faţa noastră. După diferenţele de culori şi formele bombate ce se formau pe deasupra acestui peisaj haotic, se putea deduce cu uşurintă existenţa unor puternici curenţi ascendenţi. Fumul, împins şi apoi rarefiat de către vânt, era antrenat către vest, în direcţia din care am venit noi. Acestui fapt s-a datorat diminuarea vizibilităţii.

— Stalingradul ! îmi strigă Marcel.

Tot grosul fumului era localizat pe acest oraş. La stânga lui, zăresc apa fluviului Volga ce părea că iese dintr-un tunel. Cu cât ne apropiam, lumina din carlingă începea să scadă fără încetare. Acum zburăm în imediata apropiere a acestor nori de fum. Gara Kotluban găsindu-se însă la stânga lor, nu eram obligaţi să-i traversăm. Am totuşi tot timpul să arunc o privire la acest oraş distrus de bombe si proiectile de artilerie, dar nu pot să văd decât mahalaua lui din vest, înspre est totul fiind acoperit.

În această nebulozitate, zăresc la un moment dat, scânteiri argintii ce se învârteau sub forma unui carusel. S-ar putea să nu fie altceva decât o luptă aeriană între aviaţia noastră de protecţie care trebuia să ne aştepte în această zonă şi care a fost probabil interceptată de cea rusească.

Capul primei patrule schimbă uşor direcţia şi după câtva timp ieşim din zona plină de fum şi înaintea noastră, pământul apare din nou în toată claritatea lui. Nu după mult timp ajungem pe deasupra teritoriului inamic şi după aceea, nu departe, se vedea gara Kotluban. Încep să scrutez cerul şi în acelaşi timp strig celor trei din spatele avionului:

— Alo ! Atenţie ! Trecem peste linii.

De fapt, mă adresam mai mult radiotelegrafitului. Din cauza turelei lui care era situată pe partea superioară a fuzelajului, numai el din tot echipajul putea să aibă o vedere generală de orizont.

Ca şi în prima campanie, simt cum mâinile încep să strângă cu mai multă putere coarnele volanului manşei. Continui să scrutez cerul, atât cât îmi permite carlinga, în timp ce Marcel îşi prepară elementele lui de bombardament. Cu toate că obiectivul nu era prea departe de front, un atac aerian era tot timpul posibil.

La un moment dat, prima patrulă schimbă din înălţime. Gogoloaie de fum negru au apărut în faţa ei. Barajul este însă foarte slab. S-ar putea ca această gară să nu fie apărată decât de o baterie.

Pentru a diminua din eficacitatea tirului, am adoptat o metodă din prima campanie, metodă graţie căreia puteam să dejucăm într-o

oarecare măsură primul tir al antiaerienei. Din momentul când apăreau primele explozii, coboram vreo 200 m, după care repuneam avionul la orizontală. Bineînţeles, totul era urmat de o înţelegere foarte rapidă între pilot şi observator. Practicată de mai multe ori, această manevră devenea aproape o rutină, ceea ce nu-i împiedica pe unii s-o uite în imediata apropiere de obiectiv. În fine, simplul fapt că o parte din explozii apăreau ceva mai sus decât noi, stimula curajul nostru.

Dacă primejdia era oarecum diminuată, ea nu era complet îndepărtată, căci nu este nevoie de o mie de proiectile pentru a doborî un avion. După legea lui Gauss, aceste tiruri fiind răspândite, proiectilele explodează pe o suprafaţă largă. După aceea, cele care sunt trase de un acelaşi tun, nu explodează la o aceeaşi înălţime, detonatoarele lor prezentând imperfecţiuni tehnice care nu pot fi evitate.

Privesc la Marcel. Era pentru prima oară când zburam cu el. Era foarte calm. "Un coechipier bun", îmi spun.

Bombele de la prima patrulă au început să cadă. Le văd cum, asemenea unor perle înşirate pe o aţă, pierd din dimensiuni pe măsură ce se apropie de pământ.

A doua patrulă, schimbă şi ea din înălţime şi după câteva secunde capul patrulei mele pică după ea. Înainte de a începe dialogul cu Marcel, arunc o privire în jur şi în acelaşi timp încerc să-mi alung din minte viziunea imaginară a unui avion ce zboară în faţa noastră şi care lovit se dezintegrează ca un foc de artificii.

— Atenţiune ! îmi strigă Marce. Puţin la stânga.

Văd câteva explozii care au apărut în mod instantaneu în apropiere de capul patrulei. La ce distanţă ? Foarte greu de apreciat, căci le văd în perspectivă, dar cea mai mare parte din proiectile explodează ceva mai sus de noi.

Creierul îmi lucrează cu o viteză extraordinară. Timpul este foarte scurt şi în acelaşi timp pe lângă faptul că trebuia să am o vedere de ansamblu, eram obligat să conduc avionul după instrumentele de bord.

— La dreapta puţin ! îmi strigă Marcel. Aşa ! Ţineţi-l aşa.

Nu mai mişc deloc. Orice înclinare a avionului, la această înălţime ar putea da mari erori. Suntem la patru mii cinci sute de metri.

— Am terminat !

Cu începere din acest moment, nervii încep să se destindă, dar nu complet. Proiectilele continuă încă să explodeze în jurul nostru, după care ele devin din ce în ce mai rare, până ce dispar complet.

În tot acest timp foarte scurt, cât durează faza bombardamentului, intercomunicaţia trebuie să fie în întregime la dispoziţia mea şi a observatorului. Chiar dacă avioane inamice ne-ar aştepta la ieşirea din baraj, cei trei din spatele avionului au primit dispoziţie de a nu întrerupe conversaţia necesară preparării lansării bombelor.

Capul patrulei virează la stânga şi se ia după cea din faţă. Înainte însă de a ajunge pe direcţia de reîntoarcere, împins de curiozitate, ies din formaţie şi virez aproape vertical înspre stânga, până ce, văd din nou obiectivul. Cum îndărătul meu nu mai era nici un alt avion, nu puteam să

încurc pe nimeni. După aceea, un viraj la dreapta şi din nou mă iau după formaţie, pe care după un timp reuşesc s-o ajung.

Ceea ce am făcut era foarte riscant. A părăsi formaţia pe deasupra teritoriului inamic, nu este o acţiune logică, dar, fără să vreau, mă pregăteam pentru o misiune specială, care îmi va fi impusă câteva zile mai târziu.

Cu această ocazie, am văzut foarte clar rezultatul bombardamentului nostru. Obiectivul era complet acoperit de praf şi fum, provocat de explozia celor şaptezeci şi două de bombe de două sute cincizeci de kilograme. Şi gara ? Nu se mai vedea nimic din ea.

În cursul după-amiezii, locotenentul Bocşan care revenea de pe front şi se ducea la Bucureşti, a aterizat pe aerodromul nostru. El făcea parte din unitatea de vânătoare care trebuia să ne protejeze. Cum era târziu, a rămas la noi. De la el am aflat că, căpitanul Manoliu a fost doborât în cursul dimineţii. Deci, ceea ce văzusem în apropiere de Stalingrad, a fost într-adevăr o luptă aeriană.

Pe timpul acestui popas de la Krinisnaia, am întâlnit un român din această regiune. Nu era dintre cei pe care ocupaţia rusească din anul 1940, în Bucovina şi Basarabia, i-au dispersat pe tot întinsul Rusiei. Omul era plin de farmec. Admiram mai ales felul lui de a vorbi, cu accentul dulce al ţăranilor noştri din Moldova şi care continua a fi un foarte bun român. Am fi vrut să-i facem plăcerea şi să-i vizităm satul care se numea "Roata Mare", dar n-am putut fiindcă foarte curând - la 28 septembrie - a trebuit să părăsim Krinisnaia.

Un mic accident a marcat plecarea noastră. După decolare, pe când eram în curs de a executa virajul pentru a ne încolona, am zărit pe aerodrom flăcări şi fum negru ce ieşeau dintr-un avion ce era în curs de decolare. Terenul fiind foarte mare şi viteza avionului redusă, a reuşit să se oprească la timp, la liziera aerodromului. Mi-am dat seama, după locul rămas gol în formaţia unei patrule, că acest avion este pilotat de adjutantul Pârvan. Dacă Pârvan a reuşit să scape din acest accident, ceva mai târziu însă a dispărut în flăcări cu tot echipajul meu, cu care, în acea zi, înlocuindu-mă plecase în misiune.

TATSINSKAIA

În această zi de 28 septembrie, am aterizat pe la orele 11.30 pe noul aerodrom pe care putea cu uşurinţă să campeze peste patru sute de avioane de luptă.

Era încă destul de cald şi soarele îşi mai menţinea ceva din strălucire, dar iarba şi buruienile înalte care acopereau o mică vale ce se găsea înspre nord, începuseră deja să se veştejească.

Cu câteva zile mai înainte de a primi ordinul de deplasare, a fost trimisă aici o echipă sub comanda unui sergent ce ştia să vorbească ruseşte, pentru a pregăti cartiruirea noastră. Eu şi Marcel Luca am primit o cameră destul de bună la nişte bătrâni. De la început am căutat să ne împrietenim cu ei, dar în această primă zi, văzându-i că sunt foarte rezervaţi, i-am lăsat în pace. Era şi normal să se ferească de noi. Intrasem la ei cu război. În schimb, a doua zi, relaţiile noastre au devenit mai cordiale şi înspre seară un copil îşi făcu apariţia în pragul uşii, privindu-ne curios. I-am oferit o cutie de ciocolată, dar la început n-a vrut s-o primească. Mi-am dat seama foarte repede că această atitudine a lui este datorată timidităţii, căci după câteva minute a luat cutia şi a dispărut în bucătărie.

După plecarea lui, o femeie tânără îşi făcu apariţia mulţumindu-ne pentru ciocolată. Imediat după aceea, apăru o alta, ce era cam de aceeaşi vârstă, urmată de un bătrân. Acesta din urmă care vorbea câteva cuvinte germane, ne-a explicat că cele două tinere femei erau măritate şi că bărbaţii lor sunt pe front în armata rusească. Înainte de a se retrage, le-am oferit ceva din alimentele noastre şi pentru a nu-i ofensa le-am repetat de mai multe ori în ruseşte cuvântul "război". Presupun că până la sfârşit au înţeles, căci nu ne-au refuzat. Ceea ce l-a bucurat cel mai mult pe bătrân au fost ţigările.

În faţa casei noastre era un teren înverzit cu o suprafaţă de vreo sută de metri pătraţi. De cealaltă parte a lui se vedea o râpă săpată în coasta unei coline şi în interiorul căreia zăcea un mare depozit de muniţii lăsat de ruşi după retragerea lor. Într-o casă care era situată pe marginea lui din dreapta, locuia o tânără şi frumoasă fată pe care am văzut-o de mai multe ori intrând în curtea noastră pentru a-şi umple găleţile cu apă de la o fântână manevrată cu o pompă de mână.

În primele zile după sosirea noastră aici, n-am executat decât câteva misiuni. Un ritm dealfel normal, bombardamentul greu trebuind să fie întrebuinţat judicios. Obiectivele lui trebuiesc alese cu grijă, pentru a nu uza fără folos echipaje care sunt greu de format şi a nu consuma inutil material care costă foarte scump.

Nu povestesc nimic despre aceste misiuni, pentru simplul motiv că nu le găsesc nimic caracteristic. Mă mulţumesc a da unele detalii car sunt mai mult de ordin uman.

Astfel, pe când mă reîntorceam din una din aceste misiuni, Tomescu, radiotelegrafistul meu a părăsit turela venind în poarta carlingei noastre. Adusese cu el o mică valiză de campanie, din care a scos un pui bine prăjit. Am aşteptat până ce s-a instalat pe pragul porţii, după care l-am întrebat:

— De unde l-ai luat ?

— Sunt bătrânii, proprietarii casei dumneavoastră care mi l-au dat.

În circumstanţele în care mă găseam, gestul bătrânilor n-a putut decât să mă impresioneze. Şi atunci, să spui că printre ruşi nu sunt şi oameni de treabă. Păcat însă că la sfârşit şi aceştia sunt împinşi, de politica lor, să comită crime faţă de toţii vecinii lor.

În una din aceste nopţi de început de octombrie, începusem, la lumina gălbenă a unei lămpi cu gaz, să scriu primele mele amintiri de război, când dintr-odată aud zgomote de motoare de avion ce se îndreptau spre noi. După zgomotul lor caracteristic, acesta nu puteau fi altceva decât un bimotor Martin. Mă uit la Marcel. El era întins pe patul lui, cuprins de un somn profund şi sforăia cu atâta putere, încât putea să deştepte şi morţii. Din prudenţă, reduc lumina lămpii şi mă ridic. N-am reuşit însă să fac decât câţiva paşi, când nu departe de noi, înspre casa locuită de fetiţa cu găleţi, două bombe au explodat într-un zgomot infernal. Mă reped la observatorul meu, care încă continua să sforăie, şi-l trezesc.

— Scoală, Marcele !

— Ce este ? îmi răspunde el pe jumătate încă adormit.

— Tu n-ai auzit nimic ? Scoală ! Trebuie să ieşim în curte.

Se aud din nou zgomote de motoare. Erau probabil mai multe avioane. Mă reped şi deschid uşa care dădea într-o sală largă. Din acest moment, nu-mi mai aduc aminte de nimic. M-am trezit, trântit pe jos, lângă celălalt zid al sălii. Din camera din care abia ieşeam, aud strigăte:

— Ajutor, sunt rănit !...

Aprind lampa electrică pe care o luasem de pe masă şi pe care o mai ţineam încă în mână şi îndrept fascicolul ei spre partea de unde veneau strigătele. Pe piciorul stâng al lui Marcel zăresc o gaură rotundă, în jurul căreia era depusă sub forma unei coroane, o bucată de pijama. Aprind lampa cu gaz care se stinsese. Un fum negru şi sufocant îmi tăia respiraţia. Pe deasupra noastră se aud tot timpul zgomote de motoare. Sting lampa. În semiobscuritatea camerei, zăresc pe zidul lângă care se găsea patul meu numeroase găuri prin care se vedea lumina lunii. Dacă aş fi rămas pe scaun, aş fi fost omorât pe loc.

Nu aveam însă timp să părăsim camera. O dâră de bombe ce veneau dinspre vest se apropia de noi. Fără a mai aştepta prea mult, ne aruncăm cu burta pe duşumea. După tăria exploziilor, bombele nu păreau să fi fost prea mari. Ultima dintre ele a căzut nu departe de noi, urmată de o ploaie de schije şi bucăţi de pământ ce cădeau într-un ritm de tam-tam pe acoperişul casei.

Când, în fine, cerul s-a calmat, l-am lăsat pe Marcel lungit pe pat şi am ieşit pentru a chema o ambulanţă. Puteam să telefonez de la secţia de

reparaţii radio ce se găsea într-o casă de pe strada principală şi care nu era departe de noi. Cu revolverul în mână, gata de a trage, mă strecor printre nişte bărăci învăluite de întunericul nopţii. Din interiorul lor se aud voci. Să fie partizani care ar putea profita de această ocazie ? Totuşi, nu mi se întâmplă nimic.

Fără a mă opri, ajung în cealaltă curte. În mijlocul ei, într-un şanţ, găsesc câţiva piloţi şi câţiva observatori din grupul nostru. Când m-au văzut, m-au privit cu nişte ochi de parcă ar fi văzut pe cineva ce venea din altă lume.

— Unde este Luca ?

— El este rănit. Trebuie anunţat imediat doctorul.

— D-zeu să fie lăudat. V-am crezut morţi. Casa voastră a dispărut, la un moment dat, în întregime, într-un nor de fum.

După ce Marcel a fost dus la spital, n-am mai putut dormi. Zorile m-au prins plimbându-mă prin faţa casei. Faţada ei era găurită de schijele bombei. Nu departe, dincolo de drum, zăresc gaura făcută de bomba care a explodat în apropierea noastră. Înspre dreapta, casa unde locuia fetiţa cu găleţi era în întregime distrusă. Din acel moment, n-am mai văzut-o venind în curtea noastră.

La aerodrom am aflat că pe timpul bombardamentului a fost prins un partizan, care, cu o lumânare plasată într-un bostan golit de conţinutul lui, făcea semne celor de sus. A fost imediat împuşcat şi îngropat în nisipul de lângă depozitul de muniţii. Până la plecarea noastră din Tatsinskaia n-am mai auzit niciodată vorbindu-se de vreo activitate a partizanilor ruşi.

*
* *

5 octombrie. Din nou Stalingradul. Două patrule trebuiau să bombardeze o uzină. Am fost numit într-a doua, dar nu aveam observator. Toate echipajele erau constituite şi nimeni n-ar fi acceptat, de bună voie, să se schimbe. Eram deci obligat să iau unul sub titlu provizoriu. Această perspectivă nu mă aranja deloc. Aceste schimbări stricau stabilitatea unui lucru făcut în comun. În prima campanie, am zburat cu oameni de temperamente diferite. În aceste condiţii, era greu de a păstra intact un spirit de echipă. În ceea ce îl priveşte pe Marcel, doctorul mi-a spus că probabil nu se va mai întoarce pe front. Rana lui agravându-se, a fost transportat pentru a fi internat la un spital din România. Resimţeam lipsa lui. Era curajos, vesel şi un foarte bun bombardier.

Patrulele trebuiau să plece într-o jumătate de oră.

— Ce observator vrei să iei ? mă întreabă comandorul Iosifescu.

— ... ?...

— Merg eu ! aud o voce în spatele meu.

Cel care a făcut această propunere, era un ofiţer de infanterie, căpitanul Teodoru Eugen. În 1939 a cerut să fie transferat în aviaţie şi acum, aici, în cadrul Corpului Aerian, a fost numit şeful secţiei

laboratorului de fotografie şi pus la dispoziţia grupului nostru. Părea un om foarte energic. În cursul zilei care a urmat după rănirea lui Marcel, a venit să mă vadă, propunându-mi să fac echipaj cu el. Am refuzat propunerea lui. Nu aveam încredere în el şi după aceea, nu-mi era nici simpatic. În realitate, această antipatie era datorită lipsei de armonie ce exista între aviatorii de origine şi cei proveniţi din alte arme. Noi îi acuzam că nu se pot adapta adevăratului spirit de aviator, aşa cum ni l-am format noi pe băncile şcolii de aviaţie.

— În calitate de şef al acestei secţii, nu ai voie să zbori, îi spun cu brutalitate.

— A primit ieri aprobarea, interveni comandorul Iosifescu.

Mă bucuram în grup de o oarecare autoritate morală şi aş fi putut să refuz dar, ora de decolare se apropia. În definitiv, voi face cu el o misiune de încercare şi dacă nu va fi bun, n-are decât să-şi caute un alt pilot. Deja, pentru a compensa valoarea echipajelor, mi s-a repartizat cel mai slab dintre radiotelegrafişti.

La ora stabilită, ne-am luat zborul. În drum, am întâlnit câteva formaţii de avioane. Mai toate se întorceau către bazele lor. Din această cauză, direcţia era foarte animată, am numit-o: "Bulevardul principal". În fine, pentru a evita o prea mare aglomeraţie pe deasupra acestui oraş şi în acelaşi timp, pentru a obţine o continuitate de bombardament, organele principale de comandament eşalonau în timp unităţile de luptă.

Treceam pe lângă aerodromul de la Tuzla de unde îşi luau zborul avioanele unei unităţi de vânătoare dotată cu IAR-80. La un moment dat, o serie de dâre de bombe a apărut pe el, acoperindu-l de la un capăt la altul. "Un bombardament rusesc", îmi spun. Privesc în toate părţile dar nu văd nici un avion.

— Tomescule ! Tu vezi ceva pe deasupra noastră ?

— Nu văd nimic.

Bombardierii erau probabil în direcţia soarelui sau cu mult mai jos decât noi. În ambele cazuri, nici unul dintre noi nu putea să-i vadă.

Privesc spre pământ. Atât cât puteam să văd, pe toată întinderea lui, nu se vedea nici o vegetaţie mai interesantă, ci numai câteva pete, pe ici pe colo, care nu puteau să fie altceva decât mici arbuşti sau ierburi sălbatice şi înalte.

Imediat după ce am trecut de Don, zărim Stalingradul care încă mai fumega. O bandă neagră de fum era deplasată către sud, în lungul fluviului. Uzina pe care trebuia s-o bombardăm apăru privirilor noastre sub forma unei pete negricioase înspre limita de vest a oraşului.

La plecare, în afară de hartă, am luat cu noi şi o fotografie mărită a acestui oraş pentru a uşura recunoaşterea obiectivului. În acelaşi timp, comandamentul nu avea decât să ne indice coordonatele în care el se găsea.

Ne apropiem din ce în ce. Atmosfera este foarte limpede şi oraşul apărea în toată claritatea lui. Fumul pe care îl văzusem era datorat unei mari cantităţi de benzină de pe malurile Volgăi care era în curs de distrugere. Cea mai mare parte dintre rezervoare, au fost bombardate în

ziua în care am executat prima noastră misiune de pe aerodromul Krinisnaia.

Mă uit la Eugen. El ţinea încă în gură luleaua pe care şi-a umplut-o cu tutun înainte de decolare. Aveam însă impresia că ea era stinsă. Până în prezent, n-am schimbat între noi decât câteva cuvinte.

Pentru a întrerupe din monotonia care acompania aceste raiduri, fredonam împreună cu cei din spatele avionului, cântece cunoscute din ţara noastră. Cum în aceste momente gândurile noastre refuzau să se întoarcă înspre trecut, aceste cântece nu trezeau în noi nici un fel de amintire. Aceasta era starea mea de spirit, cu toate că eu eram cel care dădea tonul. Voiam ca în mijlocul echipajului să domnească o oarecare veselie. Acest umor, chiar forţat, constituia un bun mijloc pentru a nu lăsa gândurile să rătăcească în voia lor până la sosirea noastră pe deasupra liniilor frontului.

Scrutez cerul cu multă atenţie. De la aerodrom ni s-a spus că nu vom avea vânătoare de protecţie. N-am timp însă să gândesc prea mult la această lipsă, căci deja patrula din faţă a şi început să fie înconjurată de mici nouraşi de fum. Cu cât ne apropiem, cu atât aceste mici nebuloase deveneau din ce în ce mai numeroase. Din obişnuinţă, în timp ce examinam cerul, aruncam din când în când câte o privire şi spre Eugen. Acesta părea să fie foarte calm. După ce a deschis trapele lansatoarelor, aplecat asupra vizorului, aştepta ca obiectivul să intre în câmpul lui de vedere.

— Atenţiune ! îmi strigă Eugen.

Patrula din faţă a şi început să se piardă în masa de explozii. Vedeam însă destul de bine avioanele ei, care din cauza micilor nouraşi de fum ce se interpuneau între noi, păreau să fie fragmentate. Era un baraj foarte dens, dar mai puţin puternic decât cel de la Odessa, unde din cauza lui, ne-am pierdut unul de altul.

Începem ca de obicei dialogul nostru obişnuit. Mă aşteptam ca totul să fie un fiasco. Dar nu ! Din contră, el a fost foarte rapid şi precis. Mai întâi, am încă puţin timp pentru a putea vedea patrula din faţă, după care îmi fixez privirea pe tabloul de bord. De pe sub burţile avioanelor ce sunt înaintea noastră se văd bombele ce încep să cadă, la început, în mişcări dezordonate, după care datorită ampenajelor lor, se stabilesc una după alta pe direcţia axului lor longitudinal.

Intrăm în plin în barajul antiaerianei. În jurul nostru, jocul de explozii se succede într-un ritm din ce în ce mai ameninţător. În timp ce unele sunt departe de noi, altele, am impresia că au avut loc numai la un metru de carlinga noastră. În ceea ce mă priveşte, păstrez aceeaşi imobilitate pe scaunul şi comenzile mele. Întotdeauna acelaşi lucru. Aştept ca din moment în moment să fiu suflat în aer. Barajul a devenit foarte agresiv şi-i simt intensitatea din scuturăturile bruşte ale comenzilor.

Am intrat pe deasupra oraşului, perpendicular pe lungimea lui. După bombardament vom fi obligaţi să virăm pe deasupra terenului ce se găseşte de partea cealaltă a Volgăi. Acolo probabil că vom înfrunta

grosul barajului. Vânătoarea inamică ? Nu aveam nici o frică de ea, căci, chiar dacă era în aer, noi eram tot timpul în barajul antiaerienei.

Prima patrulă începe să vireze uşor pentru a lua direcţia de reîntoarcere la bază.

— Bombardez ! mă anunţă Eugen.

După fiecare ieşire a bombei, simt un şoc.

— Am terminat ! aud în cască.

Era obligat să mă anunţe. Desigur, câteodată priveam la tabloul electric ce arăta căderea bombelor, dar în realitate nu eram obligat, această funcţie neintrând în atribuţiile pilotului.

Când radiotelegrafistul m-a anunţat că şi celelalte avioane din patrula noastră şi-au aruncat bombele, virez uşor la stânga. Eram acum pe deasupra teritoriului de dincolo de Volga şi într-adevăr tirul antiaerianei a devenit cu mult mai puternic. Îmi continui virajul, luându-mă după patrula din faţă. Încă puţin şi vom ieşi din baraj.

În atmosferă totul era calm. Nu se vedea nici un avion inamic. Privesc la stânga. Din poziţia în care ne găsim, pot să văd uzina timp de câteva secunde. Fumul şi praful provocat de exploziile bombelor noastre nu se risipise încă. Toate bombele şi-au atins ţinta şi nici una n-a depăşit suprafaţa obiectivului.

— Excelent bombardament ! îmi spune Eugen.

— Într-adevăr foarte bun! De acum putem face echipaj împreună.

Îmi aprind o ţigară şi Eugen luleaua lui. Puteam să citesc pe faţa lui bucuria şi satisfacţia că nu m-a decepţionat. Cunoşteam starea de spirit din grup. El nu putea să găsească chiar atât de uşor un pilot, căci organic nu făcea parte din unitatea noastră.

După aterizare, am primit câteva detalii asupra bombardamentului rusesc de la Tuzla. Din fericire, majoritatea bombelor au căzut pe aerodrom şi nu printre baracamente. Două avioane IAR 80 au fost distruse, câţiva soldaţi răniţi, iar locotenentul Alexiu Florin omorît. El a fost surprins în momentul când încerca să intre în adăpost.

În cursul serii, am părăsit casa unde locuiam, cu toate că ea a fost reparată şi că bătrânii insistau să rămân. Mă gândeam după aceea şi la depozitul de muniţii care se găsea nu prea departe. Ah... dacă o bombă ar fi căzut pe el ! I-am spus bătrânului că, dacă va avea nevoie de ţigări, să vină să mă caute. Putea să mă găsească cu uşurinţă în casa locuită de Eugen şi secţia lui, în curtea unde era şi atelierul de reparaţii radio.

În după-amiaza acestei zile, întins pe pat, îmi continuam lectura întreruptă de activitatea frontului. Citeam primul dintr-o serie de cinci volume de P.P. Negulescu: "Destinul Omenirii"; o carte de sociologie generală. Din timp în timp, găseam că această ocupaţie era destul de stranie. Deci, la ce mai putea folosi efortul de a afla alte aspecte din viaţa omului, atunci când moartea ne pândea din toate părţile ? ... Poate pentru singurul motiv că, până la sfârşit rămânem tot oameni şi fiecare dintre noi, în activitatea lui de front, este ajutat de speranţa că nu va cădea victima vreunui proiectil de artilerie sau al vreunui atac al vânătorii inamice. Dacă n-ar exista această speranţă, cei ce se bat în

primele linii ar putea fi grupaţi în două mari categorii: eroi absoluţi şi laşi absoluţi.

Ziua era pe sfârşite. Eram singur în cameră. Eugen era plecat la Corpul Aerian, pentru a duce fotografiile luate de prima patrulă. Aceste imagini, erau studiate şi interpretate de către comandament, ca să-şi poată da seama de efectul bombardamentului. În afară de această nevoie urgentă, cele mai bune dintre fotografii erau pregătite pentru un scop mai îndepărtat şi mai romantic. Ele trebuiau să constituie o documentare istorică pentru generaţiile viitoare, o mărturie expresivă de mizerii, dar în acelaşi timp, de meritele predecesorilor lor. Niciodată armata română n-a ajuns atât de departe în ţara periculosului nostru vecin. Cu tot contextul politic al intrării noastre în război, această campanie de pedepsire, chiar dacă până la sfârşit am fost înfrânţi, va rămâne una din mândriile poporului nostru, care n-a vrut să se lase maltratat de un popor mai puternic decât el.

Eugen s-a întors pe la orele opt. Ca întotdeauna era îmbrăcat cu vesta de zbor, cu gulerul ei ridicat, acest guler pe care nu-l cobora niciodată, chiar când căldura era sufocantă.

— Ioane, de acum înainte vom avea de executat o misiune foarte importantă, îmi spune imediat după ce a închis uşa în urma lui.

— Ce fel de misiune ?

— De fotografi. Cu un aparat mic focar 26, vom face fotografii în timpul misiunilor. După cum ştii, când sunt mai multe patrule, nu se poate lua un ansamblu cu aparatele fixe mare focar. Şi după aceea, nu fiecare patrulă ar putea să dispună de un aparat. În plus, s-ar putea ca avionul pe care este fixat şasiul aparatului, să fie indisponibil.

— Şi cum vei fotografia ? Odată bombardamentul efectuat, este greu de realizat acest lucru din carlingă.

— Nu avem decât să ieşim din formaţie şi să ne întoarcem pe deasupra obiectivului. Totul este ca, prin viraje foarte înclinate, să-mi prezinţi obiectivul în cele mai bune condiţii.

Îl privesc ca aiurit. Bombardierul greu, odată misiunea îndeplinită face tot posibilul să părăsească cât mai repede barajul. Acum deci, trebuia să reintru în baraj şi pe deasupra să rămân la fiecare întoarcere singur pe deasupra teritoriului inamic. Pentru a-mi risca viaţa de două ori consecutiv, trebuia ca de acum înainte să mă înarmez cu o doză dublă de curaj.

Această dublă acţiune nu era decât o sfidare directă adusă morţii. Desigur, m-am mai întors pentru a vedea rezultatele bombardamentului, dar întotdeauna am evitat să reintru în baraj. Am făcut acest lucru din simplă curiozitate ?! Cele câteva întoarceri n-au constituit dealtfel decât un control al conştiinţei mele. Acum însă problema se punea altfel, căci pentru a fotografia trebuia să revin la verticala obiectivului şi deci să traversez din nou barajul.

— Eugene, eşti conştient de pericolul la care ne expunem ? Şi după aceea, ce vor spune ceilalţi când vor vedea că noi părăsim formaţia în mod sistematic ?

Îl privesc lung. El este cel care a inventat această extravaganţă. Noul meu observator nu înceta să mă uimească.

— Am obţinut aprobarea de la general.

— Scrisă ?

— Nu, verbală.

— Bine. De acord, dar să nu crezi că suntem invulnerabili. În afară de baraj vom avea şi alte surprize pe care tu le cunoşti destul de bine.

— Am încredere în tine.

— Încă odată îţi spun că sunt de acord. De acum vom forma un fel de echipaj al morţii.

Am acceptat propunerea lui Eugen, fiindcă în fond ea corespundea cu concepţia pe care o aveam asupra datoriei, căci datoria este ceva mai mult decât datorie; vreau să spun că ea presupune o iniţiativă personală, singura care poate să-i dea un sens, cel de libertate. În caz de război, în sânul unei colectivităţi, unii îşi fac datoria fiindcă sunt obligaţi s-o facă; alţii speră să câştige distincţii fără a se întreba dinainte dacă sunt pregătiţi să înfrunte câteodată examene foarte severe. Mai sunt alţii, şmecherii, care nu văd altceva într-un război, decât un mijloc de a-şi ameliora poziţia socială şi materială fără a se expune la nici un pericol. Dar mai există câte unii care păstrează tot timpul în sufletele lor, flacăra unui pur patriotism. Eugen facea parte din această ultimă categorie.

A doua zi - Stalingradul nu cădea deloc - am primit ordin de a bombarda o mare uzină numită "Baricada". Îi cunoşteam deja amplasamentul. Ea era situată în sectorul de nord al oraşului. Nouă avioane trebuiau să plece, încărcate cu bombe de 250 kg. Într-adevăr, nu eram atât de numeroşi, dar graţie preciziei pe care am câştigat-o, puteam acoperi cu bombe o mare parte din această uzină.

Cerul era clar şi atmosfera foarte calmă. Numai spre est, către Stalingrad, orizontul era întunecat. Cum între aerodromul nostru şi acest oraş nu era nici o colină mai interesantă, banda neagră care îl acoperea, era vizibilă, dar numai în cursul dimineţii, de la o distanţă ce era mai mare de 180 km. Probabil că avioanele care ne-au precedat, au distrus deja şi ultimile rezervoare de benzină care mai rămăseseră.

Înainte de a mă dezlipi de stiva de bombe, îmi rod, ca întotdeauna cu dinţii, inelul pe care l-am cumpărat de la Dresda. Gestul meu părea un fel de fetişisem pe care niciodată n-am încercat să mi-l explic. Frontul este un domeniu propice pentru tot felul de superstiţii. Aveam o presimţire, chiar o siguranţă, că nu voi cădea în această campanie. Jena pe care o simţeam în momentul când ni se dădea ordinul de misiune dispărea aproape complet.

Noi, bombardierii, aveam o altă stare de spirit decât vânătorii în momentul plecării în misiune. Noi nu plecam cu intenţia de a fi agresivi în aer, pentru că nu puteam. În timpul unui atac aerian, toată energia piloţilor, atunci când zboară în formaţie, se opreşte în coarnele volanului manşei, pe când cea a vânătorilor, devine dinamică graţie evoluţiilor de care sunt capabile aparatele lor.

Sunt capul patrulei a treia, deci ca de obicei în coada coloanei.

Această veche dispoziţie n-a suferit nici o schimbare. Pe parcurs, acelaşi dute-vino de avioane. Stalingradul era bombardat fără încetare. Odată ajunşi pe deasupra obiectivului, suntem primiţi de un tir de antiaeriană a cărei intensitate era asemănătoare celei de ieri. Şi de această dată, nici un avion n-a fost lovit. Ruşii n-au noroc. Miile de proiectile trase în direcţia noastră, lăsau în aer mici nouraşi de fum, care vor dispărea cu timpul. Nici o torţă uriaşă, datorată vreunui avion lovit în plin, nu s-a aprins pentru a decora norul artificial pe care antiaeriana îl lasă în urma noastră.

După ce-am fost anunţat că şi coechipierii mei au bombardat, amorsez uşor virajul şi mă iau după patrula care era în faţa mea. În momentul când mă pregăteam să mă întorc pentru a face fotografii, aşa cum convenisem cu Eugen, aud vocea lui Tomescu:

— Avionul din dreapta este atacat de trei vânători. Ies flăcări ies din el.

Acest avion era pilotat de adjutantul Petre Dumitriu care avea ca observator pe locotenentul Radu Boldur, un om de mare curaj şi de un patriotism impresionant. Aceste calităţi însă, nu erau suficiente ca să iasă din încurcătura în care se găsea.

— Eugene, nu fotografiem. Datoria noastră este să-l ajutăm pe Boldur.

Această idee mi-a venit aşa pe neaşteptate. În nici un caz un bombardier nu trebuia să se întoarcă pentru a veni în ajutorul altuia, chiar dacă acesta se găsea într-o situaţie disperată. Este logic, căci ar putea să cadă şi el victimă vânătorilor inamici. Totuşi, împins de sentimentul camaraderiei, voiam să încerc, atrăgând asupra mea atenţia atacanţilor. Era o nebunie, dar eram decis.

Coechipierul meu din stânga, zbura în mod normal, ceva mai sus decât mine. Fiind foarte aproape de mine, încerc, prin gesturi, să atrag atenţia observatorului, locotenentul Oncioiu. Când acesta, în fine, m-a văzut, îi fac semn să-şi continuie zborul. Nu insist şi nu mai aştept răspunsul lui pentru a şti dacă m-a înţeles, ci imediat urc ceva mai sus decât el şi printr-un viraj foarte înclinat trec pe deasupra lui. Chiar dacă sub impulsul unui act reflex, ar fi vrut să mă urmeze, n-ar fi putut, această manevră fiind făcută prea repede.

Acum, zăresc şi eu avionul care era în pericol de moarte. Era înaintea mea. Trei vânători evoluau în jurul lui, însă nu era în flăcări. Focurile care se vedeau şi care apăreau ici şi colo pe carcasa lui, nu erau altceva decât exploziile proiectilelor ce se spărgeau de masa metalică a bombardierului.

Iniţiativa mea, era într-adevăr o nebunie, dar nu renunţ, şi-mi continui zborul către circul din faţă. Luasem o hotărâre care depăşea de departe misiunea unui bombardier. În caz de atac, nu mă voi putea baza decât pe noroc, căci dacă voi fi obligat să evoluez prin viraje acrobatice, cei trei din spatele avionului vor fi lipiţi de locurile lor, de aşa manieră, încât nu se vor putea servi pentru nimic în lume de mitralierele lor.

Aparatul lui Boldur trece pe la stânga mea într-un zbor în picaj. Unul din motoarele lui nu mai funcţiona, trenul de aterizare era ieşit, iar

frânele aeriene coborâte din fericire, nu la perpendiculară, ci sub un unghi ce nu putea să depăşească 30°. Toate aceste anomalii, prezentau o mare rezistenţă la înaintare a avionului, interzicându-i după aceea, orice manevră mai îndrăzneaţă.

Vânătorii erau acum în curs de a executa un viraj pentru a-şi relua atacul. Se găseau ceva mai sus decât înălţimea mea de zbor. În ceea ce mă priveşte, nu mai aveam timp să mă mai întorc şi să mă iau după Boldur, căci aş fi riscat să-i am în spate. Am preferat deci să-i înfrunt din faţă.

Ei şi-au terminat deja virajul şi acum îi am în faţă şi în dreapta mea. Deoarece, acum eram plasat între ei şi avionul camaradului meu, ei nu puteau să-l mai atace. Nu fug, ci virez la dreapta şi... în acel moment am înţeles ce trebuia să fac. Mă îndrept cu avionul direct spre ei. Ştiam că ei sunt mai manevrabili decât mine şi deci vor fi obligaţi să evite o ciocnire. Graţie acestei manevre le-am anulat aproape complet tirul. Cred că n-au avut nici timpul să vireze cum trebuie. Acum ei sunt la dreapta mea, în zbor de urcare. Nu mai aştept să văd ce fac, ci reduc brusc motoarele şi printr-un viraj acrobatic, iau direcţia de întoarcere.

— Nu mai suntem atacaţi, îmi strigă Tomescu. Vânătorii se retrag!

Am auzit deja de la Corpul Aerian că ruşii nu îndrăzneau să depăşească linia frontului. Exact ce-au făcut şi de această dată. Dintr-un fel de orgoliu de aviator, regretam în aceste momente că n-am fost în locul lor. Cu viteza şi manevrabilitatea avioanelor lor, aş fi doborât cu siguranţă un bombardier izolat. N-am înţeles prea bine atitudinea lor, dar nu am uitat-o. În acest timp, avionul lui Boldur se îndepărtase mult de linia frontului. Nu-l mai vedeam în faţa mea. Probabil că s-a apropiat de pământ şi zbura la joasă înălţime.

Pic şi eu şi după un timp destul de lung, îl zăresc. Mă apropii de el, virez apoi prin faţa lui şi depăşindu-l îl asigur că nu mai este singur. Trebuia însă să-l supraveghez. Nu mai era nici un pericol de atac aerian, dar în caz de aterizare forţată trebuia să ştiu unde este pentru a-i trimite un avion în ajutor.

Din cauza vitezei lui prea mici care îi dădea o oarecare instabilitate în aer, îmi era imposibil să zbor în formaţie cu el, dar descriind "S-uri" îl puteam acompania, zburând când la dreapta, când la stânga lui.

Pentru a nu încurca pista, care în această zi era foarte animată, pilotul a pus avionul pe marginea de est a aerodromului. După aterizare, Boldur a început să numere găurile, găsind un total de 92 de lovituri de proiectile de tun de douăzeci de milimetri, dar dintre care nici una nu a afectat avionul. Constatându-se că nu mai putea fi reparat, a fost lăsat pe locul unde a aterizat, până ce într-o noapte, un avion Ju 52 de transport venit scurt la aterizare l-a distrus complet.

Acest avion a fost prima victimă din această campanie. Fiecare aparat pierdut, constituia o pierdere care cântărea greu în balanţa forţei noastre combative, cât şi în cea a siguranţei noastre de zbor. Exista un contract prin care germanii s-au obligat să înlocuiască orice avion distrus, dar deja părea că nu-şi mai puteau onora angajamentul.

Pe la orele unsprezece seara, am fost treziţi de clopotul de alarmă al secţiei foto. La auzul ei, am ieşit în grabă pentru a ne adăposti în tranşeea săpată în curtea clădirii. Pe deasupra noastră, se auzeau zgomote caracteristice avioanelor de tip rusesc "Martin". Dinspre aerodrom se auzea de asemenea zgomot de motoare, al unui avion care zbura la joasă înălţime. La un moment dat îi zărim silueta care a apărut ca o fantomă, estompată de lumina difuză a lunii. După zgomotul puternic al motoarelor, acesta nu putea să fie decât un Boston de origine americană. Pe lângă el au apărut câteva jerbe de proiectile înroşite, trase de către antiaeriana aerodromului, care sub formă de arabescuri uriaşe, se pierdeau în imensitatea întunecată a nopţii. După el a urmat o serie de explozii.

Avionul care zbura pe deasupra noastră, avea aerul de a se îndepărta înspre vest. Se ducea probabil la Stalino. Alte zgomote de motoare indicau prezenţa altor avioane ce se apropiau de noi. Acestea, la rândul lor, nu ne-au bombardat nici ele, ci şi-au urmat drumul lor spre vest. La un moment dat, credeam că vom fi lăsaţi în pace, când înspre est se aud din nou alte zgomote de motoare. Să fie aceleaşi ? Acest dute-vino, începuse să devină enervant. Cel puţin, să bombardeze odată şi să ne lase liniştiţi! În fine, după vreun sfert de oră nu s-a mai auzit nimic. Totuşi, pentru mai multă siguranţă şi mai ales pentru a nu ne mai deranja din nou, am mai stat câteva minute în tranşeea noastră.

Efectul material al acestor raiduri de noapte, nu era prea important, dar cel psihologic era considerabil. Era şi normal. Era la început şi acest joc care dura de-o săptămână ne obliga să pierdem regulat câteva ore de odihnă. Cu timpul însă ne-am obişnuit. Cum aerodromul nu poseda reflectoare şi nici un dispozitiv special pentru dirijarea avioanelor, vânătoarea de noapte era inexistentă. Câteodată numai, când luna era plină, un Ju 88 îşi lua zborul pentru a patrula pe deasupra noastră, dar totul nu era decât un act simbolic.

În zilele care au urmat, am executat mai multe misiuni la Stalingrad pe care însă nu le povestesc. Ele au devenit o rutină.

Pentru că toate ieşirile erau concentrate pe deasupra acestui oraş, l-am numit "Poligonul nr. 2", primul fiind cel de la Odessa. Acum puteam să afirm că spiritul de echipă al echipajului meu era consolidat. Mă înţelegeam foarte bine cu Eugen şi în avion era o adevărată destindere până la atingerea liniilor frontului. Totuşi, era şi o parte slabă. Aceasta era Tomescu. Părea obosit tot timpul şi nu mai era vesel ca înainte. Aveam impresia că nu mai era nici atât de curajos. Dacă această slăbiciune, cel puţin pentru moment, nu prezenta un prea mare inconvenient, mă gândeam totuşi că vor veni şi situaţii mai grele. Cu toate acestea nu voiam să-l schimb şi nu i-am făcut decât o singură dată observaţii, atunci când Ioan Gheorghe, unul dintre trăgători, mi-a spus într-o zi, că, în cursul unei misiuni, atunci când eu eram pe deasupra teritoriului inamic, el şi-a părăsit postul şi s-a aşezat pe o bancă din interiorul fuselajului.

— Tomescule ! Nu uita datoria ta. Cel puţin dacă într-o zi vom cădea, să nu pierim pe degeaba.

Am mai observat că după decolare, Eugen întorcea şi reîntorcea pe deget inelul lui de logodnă. La rândul lui a observat că şi eu mi-l rodeam cu dinţii, dar nu ne-am spus nimic niciodată. Ne respectam reciproc superstiţiile. Aveam credinţa că dacă aş vorbi, aş dezvălui un secret care ne-ar aduce o nenorocire.

În una din misiunile pe care le-am executat în ultimile zile la Stalingrad, în momentul când, după ce-am făcut fotografii, ieşeam din baraj, am fost atacaţi de cinci YAK 9. Ca de obicei, ne-au părăsit imediat după ce-am atins linia frontului. După aterizare mi-am inspectat avionul, dar n-am găsit nici o urmă de glonţ.

*
* *

Când nu plecam în zbor, eram mai tot timpul pe lângă cortul personalului navigant, unde cei mai mulţi dintre noi, jucam cărţi. Trebuia să ne umplem într-un fel timpul dintre misiuni, căci, chiar după o ieşire plină de peripeţii, rari erau cei care puteau să doarmă. Această atmosferă particulară născută odată cu începerea războiului, avea darul de a menţine intactă o energie care trebuia să fie consumată într-un fel oarecare. Prin veselie, prin jocuri şi eliminând, pe cât posibil, vechi şi noi amintiri, se puteau crea mici artificii de autoapărare care în general dădeau un rezultat durabil.

În prima campanie, am cunoscut un căpitan care a avut o depresie nervoasă atunci când ne aşteptam mai puţin: numai după cinci misiuni. Este adevărat că era foarte sensibil, dar de unde această slăbiciune ?

În general, slăbirea prematură a organismului care se observă la aviatori pe timpul războiului, este datorată în mare parte - în afară de schimbările de presiune şi zgomotul motoarelor - fluctuaţiilor tensiunii nervoase, din cauza eforturilor care sunt repetate la intervale foarte scurte.

Fac aceste comentarii, fiindcă problema moralului luptătorilor, m-a interesat întotdeauna. La Tatsinskaia, el era excelent. Noi formam un grup solid, gata a merge atât în misiune cât şi pentru a juca cărţi sau volei. Cei care vroiau să se plimbe singuri, printre care şi radiotelegrafistul meu Tomescu, trebuia să se ferească, mai ales de superbul ţap, pe care adjutantul Nadai l-a adus în unitatea noastră şi care întotdeauna ataca din spate şi prin surprindere. Acesta era o curioasă corcitură, mare şi puternic, cu un păr alb şi ondulat ca cel al blănurilor care fac renumele oraşului Astrakhan, acest oraş pe care trebuia să-l atingem după căderea Stalingradului.

*
* *

La 20 octombrie, l-am pierdut pe căpitanul Holban, comandantul escadrilei mele. Avionul lui a fost lovit de un proiectil de antiaeriană, imediat după ce a aruncat bombele. Cu el a mai căzut şi simpaticul Ioan Dumitru, cât şi maistrul mecanic Corbu care se urcase în avion din simplă curiozitate. Voia să vadă şi el Stalingradul.

În timpul virajului de întoarcere, Eugen a reuşit să fotografieze acest avion. El avea forma unei comete, în afară de coada ei care era formată dintr-o trenă de fum negru. Mai sus, două paraşute deschise continuau să coboare. În cazul în care camarazii noştri n-au fost omorâţi imediat, sigur au căzut în apele Volgăi, pentru că niciodată n-am mai auzit vorbindu-se de vreunul din membrii acestui echipaj. Când Mihalache Dumitru, fratele mai în vârstă a lui Ioan, a auzit că acesta a murit, nici un muşchi n-a tresărit pe faţa lui colţoasă. Niciodată n-a fost un om prea vorbăreţ, dar din acel moment, a devenit un taciturn. Când grupul a fost adunat pentru a se da onorurile celor dispăruţi, câinele lui Holban a venit şi el pentru a-şi căuta stăpânul. După ce a trecut în revistă toate escadrilele şi bineînţeles, nu l-a găsit, s-a îndreptat către cortul de comandă al escadrilei comandate de Holban. A doua zi, nimeni nu l-a mai văzut şi după cele ce-am auzit, a fost împuşcat, pentru a nu i se mai auzi urletele lui lugubre.

Mă întorsesem deja dintr-o misiune executată la Stalingrad şi eram acum în oraş cu Eugen, care trebuia să developeze în viteză fotografiile pe care le făcuse. Către orele zece, căci era încă dimineaţă, am primit ordin să mă deplasez imediat la aerodrom, dar fără Eugen. "Probabil că trebuie să încerc un avion ieşit din atelierul de reparaţii", mi-am spus.

În faţa cortului de comandă al grupului, sunt primit de comandorul Iosifescu.

— Pleci imediat cu Radu Boldur.

— Dar... (Voiam să mă lămurească despre ce era vorba).

— Nici un "dar". Pleci imediat. Boldur îţi va da toate lămuririle necesare.

Ordinul de misiune a fost dat direct de către general, pe timpul când mă găseam acasă. Această misiune fiind considerată foarte periculoasă, toţi comandanţii de unităţi operative, cât şi cei ai secţiilor auxiliare, au fost opriţi să zboare.

Era vorba de a bombarda un platou din apropiere de satul Raspopinskaia, unde unităţile româneşti comandate de către maiorul Răşcănescu trebuiau să atace şi după trecerea noastră să încerce să împingă linia frontului, ceva mai spre nord. Înălţimea pe deasupra platoului ? La rasul pământului. Direcţia de bombardament ? De la vest spre est. Până la obiectiv, pentru a putea realiza o surpriză, trebuia să zburăm la vreo treizeci sau patruzeci de metri înălţime. Bombardamentul trebuia să fie executat cu trei patrule distanţate între ele de cinci minute. Eram capul patrulei a doua. Prima fiind deja plecată, trebuia să mă grăbesc.

Execuţia unei astfel de misiuni, revenea de drept aviaţiei de asalt, a căror aparate sunt manevrabile şi blindate. Din nefericire, noi nu dispuneam încă de astfel de unităţi.

Pentru a neutraliza inamicul din faţă, avionul nostru dispunea de mitraliera din botul carlingii, dar pentru a putea fi manevrată în condiţii optime, trebuia să mai luăm un om. Observatorul, nu putea în acelaşi timp să vizeze, să bombardeze şi să tragă cu această mitralieră. Marele

inconvenient era că, prezenţa în acest loc a unui nou membru al echipajului era acela că, acoperea o parte din vizibilitatea mea, cât şi din acea a observatorului.

Până la avion, de abia am avut puţin timp pentru a consulta harta, dar în urma acestui scurt studiu, după decolare, în loc să mă opresc la înălţimea fixată, am urcat până la opt sute de metri, urmat de coechipierii mei.

— Ce faci ? mă întreabă Boldur.

— Priveşte încă odată pe hartă poziţia platoului. Vei vedea că putem obţine surpriza şi altfel.

Pe timpul toamnei, la ora zece şi jumătate, soarele este încă oblic şi cum în această dimineaţă clară el se găsea la stânga noastră, puteam să profit de această poziţie, plasându-mă între el şi inamic. Mai mult încă, atmosfera fiind plină de particule de praf şi de fum, înspre soare lumina era difuză şi deci prezenta o vizibilitate foarte redusă.

Ajungem, în fine, pe deasupra obiectivului şi confruntând harta cu terenul, mi-am dat seama că nu m-am înşelat deloc. Virez imediat spre soare, urmat de coechipierii mei care, sunt sigur, erau foarte miraţi de hotărârea mea. După ce-am depăşit platoul, am redus din regimul motoarelor şi am început să cobor. Voiam să ajung la o vale pe care am reperat-o pe hartă. Zburând pe fundul ei, puteam să ne apropiem de obiectiv fără să fim văzuţi. Pe linia frontului, pericolul aerian era redus la minimum şi după aceea cunoşteam foarte bine obiceiurile vânătorii ruseşti. Cu toate acestea, surprizele nu erau excluse. Câteva explozii de proiectile de antiaeriană îşi făcură apariţia, dar nu în apropiere, ci cu mult mai departe de noi. După fumul albicios, se putea deduce foarte uşor că au fost trase de tunuri automate de mic calibru, care sunt foarte periculoase din cauza cadenţei lor rapide.

Ajung la rasul pământului, virez la 180°, după care intru în fundul văii. Aceasta, din fericire, era destul de largă şi permitea zborul întregii patrule.

Imediat după ce-am depăşit o curbă largă a acestei văi, am zărit platoul. Era mai înalt cu vreo cincisprezece metri decât înălţimea noastră de zbor. Totul se prezenta cum nu se putea mai bine. În imediata lui apropiere, trag de volanul manşei şi părăsesc valea, care tocmai aici vira brusc către dreapta, după care ajung deasupra platoului unde mă stabilesc la o înălţime de vreo patru metri. Privesc la dreapta şi la stânga mea. Coechipierii mei se găseau pe aceeaşi linie cu mine. În acest mod, se evita pericolul ca vreunul din ei să intre în exploziile bombelor lăsate de avionul meu. Trăgătorul de la botul carlingii a şi început să tragă. Imediat după aceea şi celelalte arme de bord intrară în acţiune. Cât despre Radu, cu ochii fixaţi pe vizorul de joasă înălţime, aştepta momentul potrivit pentru a lansa bombele.

— Proiectile trec pe deasupra noastră, îmi strigă Tomescu.

Nu le dau nici o importanţă, atenţia mea fiind fixată la pilotarea avionului. De altfel îmi era imposibil să ridic privirea în sus, căci aş fi riscat să ating pământul cu elicele.

La joasă înălţime, viteza Heinkelelor noastre de tip Dora, cu care este dotat grupul nostru, nu depăşeşte la orizontală trei sute de kilometri la oră. Ea nu este, deci, atât de mare, dar când se zboară la înălţimea la care eram noi, ea părea extraordinară. Cu toate acestea, în aceste momente, am impresia că mă mişc cu viteza unui melc.

— Atenţiune ! îmi strigă Radu.

Fiind foarte încordat, nu mai simt când bombele părăsesc lansatoarele lor. În schimb, le aud explodând nu departe în urma noastră. De la această înălţime, neavând timp să se stabilească cu axul lor pe verticală, loveau pământul sub un unghi foarte mic, după care ricoşând, ne urmăreau sub formă de sărituri de broască. După 8 secunde (întârzierea impusă la focoase) fiecare explozie era urmată de un zgomot surd şi de o scuturătură seacă a avionului.

— Terminat ! mă anunţă Boldur.

Acum virez uşor spre dreapta şi în câteva secunde ajung pe deasupra liniilor noastre. Continui apoi virajul până ce ajung să zbor paralel cu vechea noastră direcţie de bombardament. Din această poziţie, zăresc pe platou un fum negru.

— Ai văzut soldaţii ruşi care erau culcaţi în găurile lor individuale? mă întreabă Boldur.

— Cum puteam să-i văd când eram ocupat cu pilotarea avionului ?!

La aerodrom, am găsit prima patrulă deja aterizată. Două din avioanele ei au fost lovite. După aprecierea Serviciului Tehnic, ele vor fi indisponibile cel puţin cincisprezece zile, însă cum un rău nu vine niciodată singur, două din avioanele patrulei a treia, au avut aceeaşi soartă. Din formaţia mea, doar cel din stânga a primit câteva gloanţe care au intrat prin partea de jos a carlingii, oprindu-se după aceea în blindajul scaunului pilotului. Câţiva centimetri mai sus şi ele şi-ar fi terminat cursa în burta acestuia. Acest avion a fost pilotat de adjutantul Petcu care făcea echipaj cu tăcutul şi excelentul locotenent Oncioiu Mihai. Dacă ar fi fost doborît, am fi pierdut unul dintre cele mai bune echipaje ale grupului.

Misiunea s-a soldat deci cu patru avioane indisponibile, iar riscul luat n-a dat nici un rezultat pozitiv. Într-adevăr, după trecerea noastră, infanteria noastră a ocupat o parte din platou, dar în după-amiaza aceleaşi zile a fost respinsă pe vechile ei poziţii.

Orele cinci dimineaţa. Întins pe patul lui de campanie, Eugen încă dormea. În cursul nopţii, a fost reţinut până târziu în atelierul foto, pentru a executa un lucru urgent cerut de Corpul Aerian. Nu l-am sculat imediat, ci l-am mai lăsat să doarmă un sfert de oră.

Dinspre stradă se aude un zgomot de motor, după care autobuzul nostru s-a oprit lângă o mică movilă de proiectile de Brandt-uri pe care ruşii le-au lăsat după retragerea lor, în rigola trotuarului. Zăceau acolo de când am venit aici, dar nimeni nu s-a gândit să le ridice. Acum erau pe jumătate îngropate în praf şi noroi uscat.

În drum către aerodrom, trecem pe lângă trei morminte pe crucile cărora erau puse trei căşti găurite, două germane şi cealaltă italiană. Una

din căşti fiind căzută, locotenentul Nicolau Mircea, um om foarte pios, a oprit autobuzul pentru a o pune la locul ei.

Trei cruci, trei căşti, în mijlocul acestei stepe imense, care desigur că va mai vedea şi altele. Şi sub acest pământ uscat, care nu va fi niciodată înveselit de nici o verdeaţă, zac trei soldaţi pe care mamele lor în zadar îi vor aştepta. Numele lor ? Visurile lor ? Nimeni nu le va şti niciodată.

Ieşit în faţa cortului de comandă, comandorul Iosifescu ne făcea semne să ne grăbim. O maşină mică a Corpului Aerian care era oprită în faţa acestui cort, ne-a făcut să bănuim imediat că misiunea va fi importantă. Generalul însuşi, ne aştepta în cort. Aplecat deasupra unei hărţi şi ţinând în mâna stângă o fotografie, retuşa probabil încă o dată studiul pe care îl făcuse deja la comandamentul Corpului. Acum îi cunoşteam obiceiurile. Ştiam că de câte ori o misiune era normală, nu se deplasa niciodată la aerodrom ci comunica ordinele prin agenţi de legătură sau telefon.

Misiunea pe care ne-o comunica, se numea "Vânătoare de Trenuri". Acest titlu nu este prevăzut în nici un regulament. Se vedea destul de bine că comandantul Corpului Aerian a început să aibă imaginaţie. De această dată nu mai era vorba de un obiectiv fix, ci nouă ne revenea sarcina de al căuta.

O patrulă de trei avioane încărcate cu bombe de două sute cincizeci de kilograme şi în capul căreia trebuia să meargă echipajul meu, a primit ordin de a pleca într-un sfert de oră. În drum, trebuia să luăm vânătoarea de protecţie de pe aerodrom, din apropierea liniilor frontului. Odată ajunşi acolo, trebuia să ne facem cunoscuţi prin rachete de semnalizare trase din avionul meu.

Tomescu fiind bolnav, am luat ca radiotelegrafist pe maistrul Gică Uscatu. În afară de această schimbare, sergentul aspirant Velicu, reporter de război, ce era în trecere pe la noi, a cerut să ne acompanieze.

După ce am decolat, ne-am îndreptat imediat spre direcţia nord-nord-est. Pe această direcţie era mai puţină animaţie decât pe "bulevardul" care ducea la Stalingrad. Atmosfera era foarte calmă. În drum n-am întâlnit decât o singură formaţie de bombardiere ce se îndrepta şi ea către front. Pe dedesubtul nostru era aceeaşi stepă ce se prelungea către nord şi numai după ce-am depăşit Morozovskaia, câteva pâlcuri de arbori anunţau sfârşitul ei.

În fine, ajungem pe deasupra satului Perelazovski. Aici era amplasat aerodromul pe care se găsea vânătoarea care trebuia să ne acompanieze. Fac un singur viraj în jurul lui, după care îmi continui drumul. Avioanele probabil că erau în alarmă, îşi luau acum zborul, lăsând în urma lor lungi dâre de praf. Viteza lor fiind superioară faţă de a noastră, în curând ne vor ajunge din urmă.

Cu toate că Donul nu mai era departe, în afară de Eugen, care fiind afon şi care fuma liniştit din luleaua lui, noi, ceilalţi, cântam în cor "Santa Lucia".

— Alo, Uscatule ! De câţi vânători suntem protejaţi ?

— De patru IAR-uri 80. Ele sunt la stânga şi la vreo cinci sute de metri mai sus decât noi.

În caz de întâlnire cu vânătoarea rusească, n-aş vrea deloc să fiu în locul lor. Performanţele acestor aparate nu mai corespundeau cerinţelor actuale de luptă şi YAK-urile ruseşti le erau cu totul superioare.

Prin geamurile carlingii, puteam să văd cu uşurinţă coechipierul meu din stânga, în timp ce pe cel din dreapta, nu puteam să-l întrezăresc decât din când în când, atunci când silueta lui se oglindea în aparatele de bord. În apropiere de front, cerul a început să se schimbe şi nori de o grosime nu prea mare, acopereau pământul, de o parte şi de alta a Donului. În depărtare, înspre direcţia obiectivului, se vedea un strat de nori ce pluteau la o înălţime de vreo 4000 de metri. Imediat însă după ce-am depăşit primul strat de nori, cerul nu mai prezenta decât al doilea strat ce se găsea departe în faţa noastră şi care era la vreo mie de metri mai sus decât înălţimea noastră de zbor. Pe sub acest strat, atmosfera era foarte calmă.

Nu după mult timp, ajungem la calea ferată indicată de fotografia pe care am studiat-o înainte de plecare. De la înălţimea de 3000 de metri o putem vedea foarte bine, dar spre marea noastră surpriză, constatăm că totul nu era decât un terasament. Nici o urmă de linii şi nici de trenuri. Cât despre gări, ele nu puteau să fie decât baracamente pentru a înmagazina materialul necesar construcţiei viitoarei căi ferate. Era evident, că pe fotografia care a fost luată de la o mare înălţime de către avionul de recunoaştere, nu se puteau distinge prea bine toate aceste detalii.

Ne continuăm totuşi drumul pentru a ajunge la rocada de cale ferată pe care se găsea gara Kotluban, însă cu mult mai spre sud-est-est. Din cauza discuţiei pe care am avut-o cu Eugen asupra deciziei pe care trebuia s-o luăm, am neglijat să inspectăm cerul, dar la un moment dat aud în cască:

— Avioane urcă spre noi. Ele sunt la dreapta şi în faţa noastră.

Acum le văd şi eu. Erau cu mult mai jos. La stânga şi la dreapta lor, văd altele. Atmosfera a început să se animeze. Este pentru prima oară când vedeam un număr atât de mare de avioane inamice şi pe deasupra eram departe de norii din faţă, care în ultimă instanţă ne-ar fi putut servi de adăpost. Trebuia însă să ajungem la ei.

Rocada de cale ferată, apare în faţa noastră. În această parte, ea fiind sinuoasă, zărim un tren de marfă.

— Atenţie, Ioane, îmi strigă Eugen. Vom bombarda trenul. Nu voi arunca decât jumătate de încărcătură.

Ajustez avionul pe direcţia trenului. După poziţia comenzilor, simt cum vântul suflă cu putere dinspre dreapta noastră. Voi fi deci deviat, dar nu mai avem timp de a face alte evoluţii pentru a elimina efectul derivei.

Simt cum mâinile strâng cu mai multă putere coarnele volanului manşei şi cum picioarele devin mai rigide pe pedalele palonierului. Vânătoarea inamică încă n-a ajuns până la noi. Dintr-o scurtă privire văd

cum coechipierul meu din stânga începe să vireze. Nu am însă timp să-l urmăresc cu privirea şi să văd ce face. Presupun numai că el manevrează pentru a-şi lua locul, în şir indian, în spatele meu. Câteva avioane de vânătoare ruseşti care acum se găseau la vreo două sute de metri în stânga mea, continuă să urce. Am impresia că n-au nici o intenţie de atac. Nu le urmăresc cu privirea decât câteva secunde. "Vor să ne atace pe la spate ?", îmi spun îngrijorat, prevăzând un dezastru, sau aceştia se îndreaptă spre vânătoarea noastră de protecţie. În faţă, mai jos, văd altele care urcau spre noi.

— Atenţie ! îmi strigă Eugen. Puţin la dreapta... Aşa... Ţine aşa.

Menţin pe cât pot avionul în linie dreaptă de zbor. Din obişnuinţă şi timp de numai câteva secunde, remarc prin geamurile inferioare ale carlingii că derapez. Nu mai puteam face însă nimic. Eram prea aproape de obiectiv, iar Eugen îşi pregătise deja elementele lui. Uitându-mă din întâmplare la instrumentele de bord, constat dispariţia avionului din dreapta.

— Unde sunt coechipierii noştri ? întreb pe Uscatu.

— Cel din stânga a dispărut, iar cel din dreapta virează către înapoi.

Puţin timp după aceea, Uscatu mă anunţa că ceilalţi coechipieri ai mei, m-au părăsit. Mă găseam la o distanţă apreciabilă de front. Încerc însă să-mi păstrez sângele rece şi în timp ce atenţia mea era fixată pe aparatele de bord în vederea bombardamentului, gândurile mele erau îndreptate spre avioanele inamice, care, probabil, mă vor ataca dintr-un moment în altul.

— Bombardez ! mă anunţă Eugen.

Din spatele avionului, aud zgomotul clasic al mitralierelor noastre de bord. Nu puteam însă să dau atenţie specială la ceea ce se petrecea pe lângă mine, căci nu puteam să privesc prin fereastră în timpul bombardamentului. Imediat după lansarea bombelor, Eugen se precipită în botul carlingii. De la această înălţime şi din locul unde se afla, el putea să vadă efectul bombardamentului. Numai să vadă, căci din poziţia în care se găsea, nu putea să fotografieze. După puţin timp, se ridică. Nu era deloc mulţumit. Era şi normal. N-am putut anula efectul vântului.

— Bombele au căzut în stânga trenului, îmi spune Eugen, aşezându-se.

După poziţia acului altimetrului, constat că am pierdut vreo cinci sute de metri. Fără să vreau, am schimbat înălţimea. Mă găseam acum la vreo 2500 m.

Înaintea noastră, la vreo zece sau cinsprezece kilometri, zăresc o gară. Nu puteam să mă înşel. Ea era pe direcţia căii ferate şi acolo se vedeau două şuviţe groase de fum. Probabil două locomotive sub presiune. Eugen le-a văzut şi el.

— Gara Rakowka, îmi spune el după ce s-a uitat pe hartă.

Privesc în sus. Norii sunt acum cu mult mai departe de noi. Mă uit la altimetru. Din nou fără să vreau am mai pierdut două sute de metri. Din fundul avionului, se aude tot timpul ţăcănitul mitralierelor. Prin

ferestrele carlingii, nu zăresc nici o gaură pe aripile avionului. Îmi fac repede un calcul scurt. Dacă mă întorc, sunt pierdut. Mai bine să merg mainte, să ajung la gară şi în barajul ei de antiaeriană, unde vânătorii nu mă vor mai urmări, să încerc să urc până la nori.

La stânga mea şi ceva mai sus, trei avione inamice şi-au făcut apariţia. Probabil că acestea m-au atacat pe la spate. Acum ele degajează pentru a-şi reînnoi atacul.

În timpul scurt, care a urmat după bombardament, nu am ştiut în ce parte să-mi fixez atenţia. La vânătoarea inamică ? La norii care erau atât de departe de mine ? La antiaeriana de la gara Rakowka unde voiam să ajung, pentru a mă folosi de barajul ei de apărare ca o ultimă şi disperată soluţie ? Totuşi, căutam pe cât puteam să-mi păstrez sângele rece.

Aud tot timpul în cască, zgomotul mitralierelor de bord şi la un moment dat vocea lui Uscatu, mă anunţă:

— Suntem atacaţi de unsprezece vânători.

— Şi vânătoarea noastră ?

— A fost acroşată de cea a inamicului. Acum suntem cu totul singuri.

În fine, ajung la gara salvatoare. Primele explozii de antiaeriană, încep să apară în faţa noastră. După fumurile lor, când negricioase, când albicioase, se putea deduce că trag în noi cu tunuri de toate calibrele. Numărul de nouraşi continua să se mărească mereu şi focul îndreptat contra noastră, a devenit cu mult mai puternic decât mă aşteptam. Din când în când, dar la intervale foarte scurte, botul carlingii intra în câte unul din aceşti mici nouraşi de fum întunecându-mi complet vederea. Alţii dintre ei, erau tăiaţi de aripile avioanelor. Cu toate acestea, exploziile nu mă mai impresionau deloc. Ele erau (ce ironie) acum singurul meu adăpost, bineînţeles dacă nu voi fi lovit.

Pe cer, o singură ţintă, noi iar toate tunurile de care dispunea apărarea atât de puternică a acestei gări, erau îndreptate spre noi. La un moment dat, spre stânga mea, zăresc un aerodrom ce nu era departe de gară şi de pe care decolau alte avioane. Pericolul devenea acum şi mai mare, cu toate că numărul celor care mă atacau era mai mult decât suficient pentru un avion izolat.

Trebuia însă să lăsăm şi cealaltă jumătate de încărcătură. De această dată, dialogul între mine şi Eugen este foarte scurt.

— Atenţiune, bombardez ! îmi strigă Eugen.

Imediat după lansarea bombelor, forţez avionul într-un viraj aproape la verticală. În gară văd un incendiu de mari proporţii. Micşorez apoi din înclinarea avionului şi încep să urc în spirală. Câteodată, fără să vreau, ies din baraj, dar imediat după aceea, prin manevre brutale, readuc avionul în zona de explozii. Mă simţeam mai în siguranţă în mijlocul lor şi preferam acest baraj, roiului de vânători care mă aştepta "la ieşire".

Nu mă mai uit la aparatele de bord, ci urc mereu în spirală. Deodată un proiectil, probabil, de mare calibru, explodă sub aripa

dreaptă, în imediata ei apropiere. În primul moment, am crezut că am fost lovit în plin, căci avionul a ieşit brusc din curba lui de viraj, dar cu o mişcare reflexă a mâinilor şi a picioarelor, l-am readus imediat la vechea lui poziţie. Totuşi pentru mai multă siguranţă, strig mitraliorului de la partea de jos a fuzelajului:

— Ioane, uită-te pe sub avion şi vezi dacă nu curge benzină sau ulei.

— Nu se vede nimic. Totul este în ordine.

N-am fost deci lovit. Tot acest dezechilibru pe care l-a suferit avionul, a fost datorat suflului exploziei, schijele proiectilului trecând, probabil, pe lângă aripă fără s-o atingă. Din cauza acestui incident am ieşit din baraj şi când, în sfârşit, mi-am dat seama, eram departe de norii ce pluteau pe deasupra noastră. După aceea cerul era descoperit pe o mare distanţă. De data asta, într-adevăr numai şansa ne mai putea salva. Cu toate că văd mici siluete de avion ce zburau pe o direcţie paralelă, mă hotărăsc să risc tot.

Pun imediat capul pe sud-vest, direcţia frontului, şi din nou aud ţăcănitul mitralierelor noastre de bord. În uşa carlingii îşi făcu apariţia reporterului Velicu.

— Trei avioane la stânga, îmi strigă el.

— Le văd şi eu, dar lasă-mă în pace. Întoarce-te la locul tău. N-ai ce căuta aici!

Eugen, cu calmul lui împins până la inconştienţă, căuta o poziţie mai convenabilă, pentru a putea fotografia viespile ce ne depăşeau din cauza vitezei lor care era cu mult mai mare decât a noastră.

— Suntem loviţi, îmi strigă Velicu aplecându-se peste mine şi arătându-mi aripa stângă.

— Pleacă de aici şi nu-mi jena comenzile !

Privesc şi eu la aripă şi văd pe ea găuri provocate de gloanţele unuia dintre vânătorii care m-au atacat din spate.

La stânga mea, văd trei YAK-uri urmate de alte două la o distanţă de vreo sută de metri. Depăşindu-mă şi după aceea virând, mă vor ataca din faţă unde, practic, eram fără nici o apărare, căci după cum am mai spus, mitraliera din botul carlingii, n-avea aproape nici o eficacitate.

Situaţia fiind foarte critică, mă servesc de vechea mea metodă, cea pe care am întrebuinţat-o atunci când Boldur a fost atacat.

Le urmăresc cu privirea şi deplasez Heinkelul meu cu ajutorul palonierului spre stânga până ce m-am apropiat de linia lor de zbor. În acest mod, voi reuşi să le compromit viitorul viraj, care odată terminat, mă va găsi sub un unghi fals de tragere. Într-adevăr, după ce l-am determinat să-şi ia poziţia de tragere, împing la maximum maneta de gaz şi mă îndrept spre ei. Pentru a evita o ciocnire, au fost obligaţi să vireze brusc către dreapta.

— Avioane la stânga noastră, mă anunţă Uscatu.

Tot timpul am fost atacat numai pe partea stângă. Dacă aş fi fost atacat pe dreapta, poziţia scaunului meu, m-ar fi împiedicat să-i pot urmări cu privirea. Privesc înaintea mea spre fluviul Don, dar din nefericire, eram încă prea departe de el. Voi ajunge vreo dată la el ? În

acest timp, am pierdut mult din înălţime şi acum nu mă mai găseam decât la vreo mie de metri. Trebuia însă să fac ceva. Nu puteam să aştept şi să fiu atacat din nou. Şi atunci, la disperare, reduc din gaze şi când viteza avionului a ajuns la limită, dau brusc comenzi spre stânga, după care într-un viraj aproape la verticală, încep să mă apropii de pământ. Am făcut cu acest greoi avion, aproape o ranversare. Nu-l redresez decât la vreo sută de metri înălţime. Acum, atât cât îmi putea permite carlinga şi mai ales fiind jenat şi de zborul în picaj şi înclinat, nu mai puteam vedea mare lucru din ce se petrecea în jurul meu.

— Unde sunt vânătorii ?

— Au rămas sus. Nu ne mai urmăresc.

Până acum, deci, am scăpat uşor dar nu-mi puteam explica atitudinea ruşilor. Ei ar fi putut să-şi reînoiască atacurile, mai ales că mă găseam încă pe deasupra teritoriului lor. Nu mai aveau muniţii, sau au ajunsesem la limita de benzină!

Totuşi, nu mă simţeam încă în siguranţă, dar dispariţia inamicului îmi dădea mai multă libertate de gândire şi de acţiune. Trebuie însă să recunosc, că pe timpul atacului, am avut momente când nu mi-am dat seama de toate detaliile situaţiei în care ne aflam.

În nici un caz, nu trebuia să trec linia frontului la joasă înălţime. Desigur că cei ce sunt în prima linie m-au văzut şi deci, la această înălţime, aş risca să fiu interceptat nu numai cu tunurile lor, dar chiar şi cu mitraliere şi armele lor individuale. Încep deci să urc din nou. În jurul nostru, atât cât puteam să văd, nu se zărea nimic suspect. Cum era şi normal, toată atenţia mea era îndreptată spre gara Rakowka, direcţie din care putea să ne vină un alt pericol. Nu se întâmplă însă nimic şi pe la vreo două mii de metri, ajung la nori.

Acum respir uşurat. A fost o minune că n-am fost doborâţi. Liniştit, pun capul pe direcţia bazei după care îmi aprind o ţigară, iar Eugen îşi prepară luleaua. Totuşi sunt furios pe cei care m-au părăsit. Dar nu ! Au avut şi ei dreptate căci n-am fost deloc numeroşi ca să putem, în formaţie, să prezentăm o bună apărare contra atâtor avioane de care am fost atacaţi. Deci, cu ce puteau ei să mă ajute ? Trebuia să fiu mulţumit că, într-adevăr, am scăpat foarte ieftin. Dacă am fi fost toţi trei, s-ar fi putut ca unul dintre noi, să fi fost doborât.

După ce am apreciat că ne-am îndepărtat suficient de linia frontului, ies din nori şi încep să cobor. Pe la o înălţime de vreo trei sute de metri, zăresc înaintea noastră două avioane: un Heinkel 111 şi un Blenheim de recunoaştere. După numărul de pe derivă al bombardierului, recunosc pe cel care a fost în stânga mea. Mă apropii mai mult de el până ce am ajuns la aceeaşi înălţime cu avionul de recunoaştere. Acum pot să-mi dau foarte bine seama de toate detaliile situaţiei în care am fost. Pe aripa din stânga era o gaură mare, iar tabla din jurul ei, era pliată către îndărăt, din cauza curentului de aer. Fuzelajul, la rândul lui, era plin de găuri. O parte din plexiglasul carlingii fiind spart, îmi imaginam efortul pe care îl făcea pilotul pentru a-şi menţine avionul în linie normală de zbor.

Nu mai rămân în formaţie cu ei şi îmi continui singur zborul până la aerodrom. În apropiere de el, după obiceiul meu de atunci, când nu eram în formaţie, cobor la rasul pământului după care printr-un viraj foarte înclinat, îmi fac apariţia printre corturile grupului.

Pe teren zăresc avionul care a fost în dreapta mea. El se găsea deja tras lângă stiva lui de bombe. După ce-am terminat un larg viraj, scot roţile şi iau direcţia de aterizare. Pe pista betonată a aerodromului, am însă o surpriză: avionul în loc de a pierde din viteză, a început să franeze de la sine. Mai mult încă, aveam impresia că roţile în loc de cauciuc, aveau plăci de metal. După vreo cincizeci de metri, se opri. Numai după ce am coborât, mi-am dat seama că toate aceste anomalii, au fost datorită faptului că amândouă cauciucuri de la ambele roţi, au fost găurite de gloanţe. Examinez şi restul avionului. Pe aripa stângă, găsesc nouă găuri, care proveneau, probabil, din partea unui vânător care m-a atacat pe la spate. Unul dintre proiectile, a traversat rezervorul de ulei şi o şuviţă de lichid vâscos şi lucitor se prelingea pe bordul de scurgere al aripii.

După ce ne-am fotografiat, ne-am îndreptat pe jos spre corturile noastre, lăsând avionul pe locul pe care s-a oprit. La postul de comandă, am aflat că nimeni nu se mai aştepta să ne vadă, mai ales cei care s-au găsit în avionul din dreapta şi care au aterizat cu mult înaintea noastră.

Avionul care a fost la stânga noastră, îşi făcu şi el apariţia şi acum era în curs de a-şi lua direcţia de aterizare.

Către seară, şeful Serviciului Tehnic, locotenentul de rezervă Folţer, inginer chimist, ne-a adus la cunoştinţă că după demontarea rezervorului din stânga, a găsit în interiorul lui urme de funingine. A fost deci o ardere, dar cum de nu a explodat, nici el însuşi n-a putut să ne dea vreo explicaţie.

Bilanţul operaţiei de "Vânătoare de Trenuri", n-a fost prea faimos. Cele patru IAR-80 de vânătoare, au fost atacate şi ele şi au trebuit să dea îndărăt, fără pierderi în oameni, în faţa numărului superior al ruşilor, care după cele ce-am auzit ceva mai târziu, a fost de trei la unu. Căpitanul Fănică Alexandrescu, şeful lor, a aterizat în liniile noastre cu avionul grav avariat.

În ceea ce mă priveşte, n-am putut să lovesc trenul, dar am reuşit să dau o bună lovitură gării Rakowka.

Aceasta a fost una din misiunile mele cele mai complicate şi mai palpitante. Şi aş mai putea adăuga că, atunci când un general are o imaginaţie prea bogată, porţile către glorie sunt larg deschise subordonaţilor lui.

Ultimile zile ale lui octombrie. Timpul se menţinea încă frumos, dar soarele pierduse din strălucirea lui. Dimineţile au devenit răcoroase şi natura ne prezenta cu prisosinţă coloritul caracteristic al toamnei. În vederea iernii care nu va întârzia să apară, civilii ruşi lucrau la calea ferată pentru a pune diguri formate din garduri de scânduri pentru a o apăra contra zăpezilor care vor fi târâte de vânt. Străzile oraşului erau ca deobicei animate de trupe care erau în curs de deplasare, dar după raritatea lor, se putea uşor deduce că rezervele în oameni erau pe sfârşite.

În ultimul timp, n-am acţionat decât în sectorul Armatei a 3-a române. În timpul unei astfel de incursiuni, am putut observa o mare schimbare în comportarea inamicului, atât în aer cât şi pe pământ. Pe teren, unele indicii erau departe de a ne încânta, iar în aer aviaţia lor a devenit din ce în ce mai agresivă. Poduri au început să apară peste fluviul Don şi îndărătul frontului erau executate manevre de trupe chiar şi în plină zi.

Cu cât timpul trecea, cu atât diferenţa, din punct de vedere psihic, dintre echipaje devenea din ce în ce mai mare. Cea mai mare parte dintre ele s-au menţinut la un acelaşi nivel, pe când unele dintre ele au pierdut din impetuozitatea lor. Până în prezent, doi observatori care făceau parte din ultima categorie, au fost opriţi de la zbor, pentru a nu influenţa în aer şi pe ceilalţi.

Printre noi era şi sublocotenentul de rezervă S. Acesta era un băiat foarte frumos, foarte simpatic şi un mare Don Juan. Imediat ce războiul a izbucnit, a vrut şi el să se comporte ca un bun fiu al ţării. În timpul unei misiuni pe care a făcut-o cu mine pe deasupra Stalingradului, la un moment dat, atunci când oraşul a apărut în faţa noastră, şi-a pierdut complet capul. De la apariţia primelor explozii, s-a ridicat brusc de pe scaunul lui, încercând să fugă în spatele avionului. Print-un act reflex, l-am oprit chiar din primul moment ca să nu dispară în culoarul lansatoarelor după care i-am spus să se reaşeze pe scaunul lui şi să nu se mai uite prin geamurile carlingii. În plus, bombele trebuia să le arunce la comanda mea. De altfel, alţi piloţi s-au plâns de comportamentul lui şi în urma acestor reclamaţii, comandorul Iosifescu, mi l-a dat spre verificare.

După bombardament, am ieşit din formaţie şi reintrând în baraj, i-am spus:

— S. ! Am un principiu. Priveşte cu ochii mari deschişi acest infern din jurul nostru. Moartea nu-şi caută locul. S-ar putea ca în timpul nopţii, să fii victima unei bombe ruseşti sau să calci pe vreo mină.

Înainte de a ateriza, el mi-a mărturisit că din momentul când se apropia de linia frontului, nu mai era stăpân pe nervii lui. Cu toate că în aer eram foarte dur cu mine însumi, am înţeles sensibilitatea lui şi după aterizare i-am sugerant comandorului de-a nu-l mai trimite în misiune.

*
* *

La 25 octombrie, am mai pierdut un echipaj. O patrulă a fost trimisă să bombardeze gara Kotluban. Avionul, cap, pilotat de căpitanul Popa Dumitru, al cărui observator era locotenentul Toma, a fost lovit de un proiectil de antiaeriană. Ca şi în cazul lui Holban, nu s-au văzut decât două paraşute desprinzându-se din avion.

Cu ei se găsea şi căpitanul de cavalerie Ştefănescu, ofiţer de Stat Major. Voluntar, el voia să cunoască la faţa locului practica fiecărei arme. Înainte de a veni în grupul nostru, făcuse deja un stagiu în marină unde a luat parte la câteva incursiuni pe vasele noastre de război. Într-o zi l-am sfătuit să nu-şi mai rişte viaţa degeaba şi că cele trei misiuni pe care le

făcuse îi erau deajuns pentru a-şi îmbogăţi cunoştinţele de ofiţer de Stat Major. Din nefericire pentru el, n-a vrut să dea nici o atenţie sfatului meu. El voia să ia parte la cincisprezece ieşiri. N-a făcut însă decât şase. După dispariţia lui, o superstiţie a luat naştere printre echipaje şi anume că, dacă al şaselea era un nepoftit, acesta aducea ghinion şi celorlalţi. Ca urmare, în misiunea care a urmat, reporterul Velicu, cu greu a mai găsit loc în unul din avioane.

În una dintre dimineţi, pe când treceam printre corturi, am fost oprit de caporalul Molnar, telefonistul de legătură între comandamentul grupului şi cel al Corpului Aerian. Am fost invitat în cortul lui spunându-mi să aştept până ce generalul va comunica ordinul de misiune. Când acest moment a venit, mi-a întins al doilea receptor care era legat pe aceeaşi linie. Cele ce auzeam, nu mai erau o surpriză pentru mine. Generalul anunţa pe comandorul Iosifescu că obiectivul cerând o mare precizie, patrula care va fi trimisă, să nu aibă în capul ei, decât echipajul meu.

În mod normal, această încredere pe care o avea generalul în valoarea echipajului meu, ar fi trebuit să dea naştere unui orgoliu, dar frontul nu admite niciodată un astfel de sentiment, căci totul este şters de viziunea pericolului viitor. Barajul de la Stalingrad, nu putea să dea naştere unui sentiment de superioritate în sufletul nimănui.

Trebuia să execut cu încă doi coechipieri, două misiuni, una după alta, la Stalingrad şi să bombardăm plaja de pe malul Volgăi pe care ruşii, pe timpul nopţii, depuneau materialele pe care le aduceau din zona de est a fluviului. Cu această ocazie, am avut cu şeful biroului de operaţii o discuţie cu totul contradictorie asupra detaliilor de execuţie. După el, trebuia să zbor pe deasupra plajei conform regulamentului, adică sub un unghi de vreo 30°, pentru a fi siguri că cel puţin două sau trei bombe aruncate şi-au atins ţinta. În acest mod, după felul cum era orientată plaja, trebuia să zbor tot timpul la orizontală, adică să fiu la discreţia tirului antiaerienei care se găsea de cealaltă parte a Volgăi. M-am opus categoric spunându-i că voi bombarda după elementele naturale pe care le voi găsi la faţa locului. Trebuia să respect ordinul dat, dar pentru executarea misiunii, preferam propria mea experienţă.

În drum întâlnim alte formaţii, dar atmosfera din jurul "bulevardului" era mai puţin animată ca înainte, frontul din nord, absorbând o parte din unităţile de aviaţie care au bombardat acest oraş.

La apropierea de front, ca de obicei încep să scrutez cerul. Ceva mai jos şi în faţa noastră, câţiva nori mici şi dispersaţi pluteau la o înălţime mai mică decât a noastră. Umbrele lor ce formau pe pământ pete neregulate, şi care se deplasau încet pe direcţia vântului îmi dădeau o indicaţie aproximativă asupra orientării pe care trebuia s-o iau deasupra obiectivului. Micile diferenţe de înălţime dintre noi şi aceşti nori, nu puteau să dea prea mari schimbări în orientarea curenţilor de aer. Pentru a fi mai clar trebuie să spun că direcţia vântului, de cele mai multe ori, se schimbă cu înălţimea. Din fericire deplasarea acestor umbre era aproape paralelă cu fluviul şi deci, cu plaja. S-ar putea să nu am deloc derivă.

Trebuie să fac o paranteză şi să spun că în mod normal, bombardamentul trebuie executat în direcţia vântului. În acest mod, în afară de avion, nici bombele nu vor fi deplasate de vânt în timpul căderii.

În apropiere de oraş, virez uşor la dreapta, zbor apoi puţin timp în linie dreaptă după care virez din nou la stânga, stabilindu-mă pe direcţia plajei. Acum o am în faţa mea şi după câteva secunde, intru în plin baraj. Acelaşi spectacol, aceleaşi gesturi. Mă axez, ca întotdeauna pe comenzile mele.

Dialogul începe între mine şi Eugen după care bombele fiind lansate şi apoi fiind anunţat de Tomescu că şi celelalte avioane şi-au aruncat încărcătura, virez la stânga în vederea executării părţii a doua a misiunii noastre şi anume aceea de fotograf. Zbor câteva secunde în formaţie, după care împing de volanul manşei, trec pe dedesubtul avionului din stânga şi ca de obicei printr-un viraj acrobatic, reintru în baraj. În acest timp, Eugen cu rapiditatea lui, care nu-l părăsea niciodată, a şi luat o serie de fotografii prin ferestrele carlingii.

După aterizare şi după ce fotografiile au fost developate, uitându-ne peste ele am văzut plaja care fusese acoperită de explozii pe o bună parte din lungimea ei. Am reuşit, deci, contra tuturor regulamentelor de bombardament după care ar fi trebuit să bombardăm această plajă, o mare performanţă.

Pe fotografii se vedea o linie foarte subţire care lega insula ce se găsea în mijlocul fluviului cu plaja oraşului. Aceasta nu putea să reprezinte decât un pod mobil scufundat în timpul zilei la o oarecare adâncime şi care era întrebuinţat de ruşi pentru a transporta pe timpul nopţii materiale de dincolo de Volga.

Aici, ca şi în zona Armatei a 3-a, am remarcat o activitate misterioasă din partea inamicului. După aceea, în aceste două ieşiri executate pe deasupra acestui oraş, tirul antiaerianei a fost ceva mai puternic decât cel pe care l-am înfruntat cu câteva săptămâni înainte.

A doua zi am mai executat o altă misiune cu şase avioane. Aceasta a fost ultima noastră ieşire pe deasupra "Poligonului nr. 2".

Cu toată apărarea foarte puternică a acestui oraş, pe tot timpul raidurilor noastre, n-am pierdut decât un singur avion. Nu regretam deloc acest poligon. Până în prezent, am avut ocazii să zbor pe deasupra altor obiective foarte bine apărate de antiaeriană, cum ar fi gările Rakowka şi Florow, dar acesta prin simplul fapt că se numea Stalingrad ne crea un sentiment cu totul special.

*
* *

6 noiembrie. Era a treia mea misiune pe care trebuia s-o execut pe deasupra zonei inamicului din faţa Armatei a 3-a. Ordinul pe care l-am primit era de a bombarda Kletskaia, un sat ce se găsea la vreo şapte kilometri la sud de Don.

Comandamentul terestru, pregătea un atac pentru a-şi consolida poziţiile. Toate unităţile de aviaţie româneşti trebuiau să ia parte la

această acţiune pentru a realiza o prelungire a tirului de artilerie. Grupul nostru trebuia să fie ultimul şi după trecerea noastră infanteria urma să treacă la atac.

De această dată, misiunea a fost pregătită în toate detaliile ei. Nouă avioane, încărcate cu bombe de cincizeci şi două sute cincizeci de kilograme, trebuia să-şi ia zborul, dar nu ni s-a mai impus o înălţime la rasul pământului.

Eram cap de coloană. Din această poziţie era greu de a face fotografii, fiind obligat să sincronizez ieşirea mea din formaţie cu momentul când ultima patrulă îşi va lăsa bombele. În vederea acestui scop, am prevenit pe coechipierii mei să-şi continuie zborul şi să nu se ocupe de mine. Unul dintre piloţi care n-a zburat niciodată în formaţie cu mine ar fi căutat să mă urmeze. Având în vedere felul brusc cu care executam această manevră, el n-ar fi putut să se ia după mine, chiar dacă ar fi fost pregătit, dar ar fi putut să semene îndoială şi dezordine în toată coloana.

În drum către obiectiv, trecem pe la stânga Morozovskaiei. Atât în faţă, cât şi în jurul nostru, cerul era clar şi vizibilitatea foarte bună.

— Nu urcăm mai mult de o mie de metri, îmi spune Eugen.

— Adică, în plin în bătaia tirului tunurilor automate ?

— Nu cred să avem o reacţie prea puternică. Obiectivul este situat pe linia frontului şi după aceea trebuie să realizăm o mare precizie.

Din acest punct de vedere nu eram deloc asigurat. După cum am mai scris, nu era deajuns o mie de proiectile pentru a fi doborât, ci numai unul singur. Înălţimea propusă de Eugen, era cu totul în defavoarea noastră, însă, de această dată, ea era justificată. Alergam în ajutorul camarazilor noştri de infanterie.

În depărtare zărim Donul, dar numai fragmente, din cauza sinuozităţii lui. Kletskaia trebuia să se găsească pe undeva prin faţa noastră.

După câtva timp, o zărim. Părea să fie un sat mic. Eugen începe să-şi pregătească elementele lui de bombardament, iar eu ca de obicei scrutez cerul. Formaţia noastră era compusă din nouă avioane. Mă simţeam mai în siguranţă şi cu atât mai mult cu cât de această dată, mă găseam în capul ei. Până acum, nu s-a văzut încă nimic suspect în aer. Totuşi cum noi eram ultima formaţie care trebuia să opereze, s-ar fi putut ca între timp ruşii să dea alarma.

Primele explozii apar în faţa noastră.

— Atenţiune ! ...Puţin la stânga... Încă puţin... Perfect.

Exploziile antiaerienei se înmulţesc şi tirul devine din ce în ce mai puternic.

— Atenţiune, Eugene. Pic o sută de metri.

Chiar pe timpul acestui picaj, proiectilele ne urmăresc din ce în ce mai aproape. Totul nu este însă decât o simplă iluzie, proiectilele din cauza împrăştierii fiind tot timpul etajate. Rafale regulate şi într-o cadenţă foarte rapidă, apar pe lângă noi. Toate acestea sunt datorate tunurilor automate. Barajul este mai puternic decât ne-am aşteptat, cu

toate că acest sat nu este decât un mic punct pe toată întinderea frontului.

Ca de obicei, toate simţurile mele lucrează cu o viteză extraordinară.

— Bombardez ! mă anunţă Eugen.

Din nou, după câteva secunde care mi s-au părut că nu se mai termină, aud în cască:

— Am terminat.

Virez uşor la stânga şi după câteva secunde văd ultima patrulă care intra pe deasupra obiectivului.

— Alo, Tomescule ! Anunţă-mă când ultimile avioane vor bombarda. Trebuia să mă anunţe, căci nu puteam să urmăresc tot timpul cu privirea această patrulă, fiind ocupat şi cu pilotarea avionului.

După încă câteva secunde, aud în cască:

— Ele bombardează.

De altfel le-am văzut şi eu, după care fără să mai aştept o clipă, împing de volanul manşei cu bruscheţe şi printr-un viraj acrobatic, trec pe dedesuptul avionului din stânga. Micul sat apare din nou în faţa mea. În mijlocul lui, fumul lăsat de exploziile primelor două patrule, sunt în plină expansiune în timp ce bombele celei de a treia, de-abia începeau să explodeze.

Nu mi-au trebuit decât câteva secunde pentru a fi din nou în baraj. Pătrund în el de aşa manieră încât atunci când voi fi pe deasupra obiectivului să mă găsesc puţin la stânga de centrul lui. Eugen, la rândul lui, ia în viteză, o serie de fotografii.

La un moment dat, am impresia că am zărit pe cer câteva puncte negricioase ce erau ceva mai mari decât exploziile. Fiind în plin viraj, nu mi-am dat seama despre ce este vorba. În cursul virajului al doilea, le văd din nou. Ele aveau o formă alungită şi se mişcau dar nu mă gândesc prea mult la ele şi după ce Eugen mi-a spus că a terminat, pun capul înspre linia frontului şi ies din baraj. De-abia acum aud în cască:

— Vânătoarea inamică !

— Unde ?

Mă mir că mai întreb, căci am bănuit că ceea ce văzusem puţin mai înainte nu puteau fi decât vânători. Aceştia erau probabil în spatele nostru, căci nu-i văd în nici o parte. În faţă zăresc avioanele coloanei. Păreau ca nişte puncte negre pierdute în depărtare. Mi-au trebuit câteva secunde ca să le pot distinge pe fondul de culori diferite al ecranului natural pe care ele se proiectau. Pic, ajung la o viteză de 450 km/h. În aceste momente aş fi vrut să zbor cu viteza unui fulger, dar din prudenţă nu voiam să depăşesc această viteză.

Aud tot timpul zgomotul mitralierelor de bord, dar nu reuşesc să văd nici un avion inamic. Ei sunt în spatele meu. Dacă aş fi fost atacat din faţă, aş fi întrebuinţat metoda mea, dar aşa sunt în întregime la discreţia lor. Până în prezent, nu mi s-a întâmplat nimic şi n-am văzut nici o gaură de glonţ pe aripile avionului meu.

Chiar după ce-am ajuns pe deasupra teritoriului nostru, aud tot

timpul ţăcănitul mitralierelor. Am impresia că nu mă mişc deloc, cu toate că am accentuat picajul. Încetul cu încetul, mă apropii de coloană, dar sunt încă departe de ea şi ruşii încă nu m-au părăsit. Din cauza picajului, mă găseam acum mai jos decât avioanele coloanei, dar dacă puteam să ajung la ele, ruşii vor fi foarte jenaţi în atacul lor.

— Vânătorii se retrag, mă anunţă Tomescu.

Tactica vânătorilor ruşi, mă salvează încă odată, dar de această dată s-au aventurat la vreo douăzeci de kilometri pe deasupra teritoriului nostru.

Repun avionul la orizontală şi nu după mult timp reuşesc să ajung coloana. Puţin câte puţin, imaginea obiectivului cât şi sentimentul de pericol mă părăsesc, dar, dintr-o dată, îmi amintesc că voiam să-i spun ceva lui Eugen.

— Eugene! Ştii la ce mă gândeam pe când eram deasupra obiectivului?

— ?!?!

— Că, dacă unul dintre ai noştri ar fi fost doborât, noi am fi cei vinovaţi. Deci, altă dată să fim mai atenţi la înălţime.

Acestea erau observaţii de moment şi care mi-au venit în minte după executarea bombardamentului, dar cum nici o misiune nu se asemănă cu alta, nu se putea face o regulă generală. S-ar putea chiar mâine, dacă nevoia o va cere, să zburăm în condiţii şi mai ingrate ca cele de astăzi.

După aterizare, am inspectat avionul, dar n-am găsit nici o urmă de glonţ. Pe fotografiile pe care Eugen le-a developat în grabă, găsim o grupare perfectă a dârelor de bombardament. Ansamblul lor a fost prins în întregime. Până în prezent, Eugen nu s-a înşelat niciodată, dar abilitatea lui mă impresiona, căci corpul lui, la începutul virajelor pe care le făceam, avea tendinţa să-şi păstreze poziţia lui iniţială.

La 10 noiembrie, din cauza unei neatenţii din partea mea şi a lui Eugen, am trecut pe lângă moarte, ca pe lângă muchie de cuţit. Niciodată n-am prezentat vânătorilor ruşi o ţintă mai bună.

În această zi, trebuia să bombardăm amplasamentele de artilerie care se găseau în apropiere de satul Chiobotarev, la câţiva kilometri depărtare de linia frontului. Misiunea a fost declanşată la cererea comandamentului terestru din această zonă.

Trebuia să ne luăm zborul trei echipaje şi ca în majoritatea cazurilor, nu ni s-a dat vânătoare de protecţie.

În momentul când ni se dădea misiunea, constat că Tomescu era absent. Trimit imediat pe trăgător să-l caute.

— Este bolnav, îmi spune acesta după ce s-a întors.

— Ce are ? Mă duc să-l văd.

— Nu vă mai deranjaţi. Este beat mort.

Acum îmi explicam schimbarea pe care am observat-o la Tomescu. Pentru a-şi face curaj bea şi după ce-a băut prea mult nu mai era capabil să meargă în misiune. Nu m-am enervat deloc şi nici nu aveam intenţia să-l raportez, dar după ce se va trezi îi voi reaminti primejdia în care ne punea pe mine şi întreg echipajul.

L-am înlocuit cu radiotelegrafistul M., un băiat de talie înaltă şi foarte gentil, dar care din primul moment nu mi-a plăcut. Am aflat deja că, de câte ori Tomescu era "bolnav" câţiva dintre ei, ştiind că mă reîntorc pe deasupra obiectivului, se întrebau: "Acum, pe cine vor cădea sorţii?" După aterizare însă, niciodată nu uitau să spună: "Aceasta... aceasta a fost într-adevăr o misiune!" Cel puţin aşa mi-a spus Uscatu în una din zile.

Am ajuns pe deasupra obiectivului la o înălţime de două mii de metri. De această dată ne-am spus că într-adevăr s-ar putea să nu avem nici o reacţiune, satul fiind foarte mic şi pe deasupra, găsindu-se la numai vreo câţiva kilometri de linii. Ne-am înşelat şi de astă dată, căci imediat în apropiere de el am fost primiţi de un tir de intensitatea celui de la Kletskaia. Aceleaşi fumuri mici şi albicioase datorită tunurilor automate şi aceleaşi dâre ameninţătoare ce se apropiau de noi cu o viteză extraordinară.

După ce-am depăşit obiectivul, îl văd pe Eugen că dispare în culoarul lansatoarelor.

— Lansatorul din dreapta n-a funcţionat, îmi spune el după ce s-a întors.

— Atunci, ne reîntoarcem pentru a arunca restul de bombe.

Acum cunoşteam starea de spirit a bombardierilor grei la orizontală. Mai mult ca sigur că cei mai mulţi dintre ei ar fi revenit cu bombele la aerodrom, justificându-se, după cum era şi normal, cu incidentul tehnic avut. Echipajul nostru însă, avea o altă concepţie despre datorie.

Acum nu mai era vorba de a fotografia, ci printr-un viraj larg trebuia să revin pe deasupra obiectivului pentru a goli lansatorul.

Fac semne, prin fereastra carlingii, celor ce se găseau în avionul din stânga, să-şi urmeze zborul, după care, ca de obicei trec pe sub el, pentru a mă reîntoarce deasupra obiectivului.

Norii de fum lăsaţi după trecerea noastră erau în curs de răspândire. Ei erau acum mai mari decât în momentul exploziei şi marginile lor au început să se destrame. În mod normal, când reintram în baraj pentru a lua fotografii, nu aveam timp să observ prea bine obiectivul. Eram prea ocupat cu pilotarea avionului în virajele mele acrobatice. Acum, din contră, găsindu-mă din nou în condiţii normale de bombardament, simţeam aceeaşi încordare de mâini pe coarnele volanului manşei şi aceeaşi rigiditate a picioarelor pe palonier. În aceste momente, noi, bombardierii grei la orizontală, din cauză că trebuie să zburăm în linie dreaptă chiar dacă tirul antiaerienei ar fi foarte puternic, suntem cei mai dezavantajaţi. Mă încred însă în steaua mea. Faptul că până acum, cu toate reîntoarcerile mele, n-am fost atins de nici un proiectil, nu este deja o minune ?

Radiotelegrafistul M. îşi face face apariţia în uşa carlingii.

— Ce cauţi tu aici ? Du-te la mitraliera ta.

— Nu reveniţi deasupra obiectivului, d-le căpitan.

— Pleacă !

— D-le căpitan, dumneavoastră ne duceţi la moarte.

De data aceasta încep să urlu.

— Pleacă. Nu ne facem decât datoria.

Toate aceste slăbiciuni care le observam la unii din personalul navigant, se datorau faptului că eram prea puţini şi nu întotdeauna eram însoţiţi de vânătoare. După aceea, aş mai putea aminti şi de îndoielile pe care începusem să le avem cu privire la rezistenţa Stalingradului. Zvonuri defetiste începuseră să circule. În ceea ce mă priveşte, nu le dădeam nici o atenţie şi chiar dacă victoria părea din ce în ce mai îndoielnică, îmi spuneam că şi învinşi trebuie să arătăm, cel puţin faţă de istorie, că suntem un popor viguros. Îmi puteam însă da seama că o slăbire a moralului din cauza acestor motive, încă teoretice, pot avea consecinţe directe, cum a fost şi ieşirea acestui radiotelegrafist.

Eugen, se apleacă deasupra vizorului. Pe teren se văd clar amplasamentele de artilerie, înconjurate de un halo de praf şi fum rarefiat. Sunt încă enervat.

După a doua trecere au căzut, numai 14 bombe, două rămânând în lansatorul lor. După ce-a tăiat contactul electric şi după ce Eugen le-a privit cu atenţie, am fost asigurat printr-un gest de mână că nu mai este nici un pericol. Am trecut însă prin câteva momente foarte grele.

Nu ne-am mai întors pentru a arunca şi aceste două bombe.

Mă îndrept, cu avionul în picaj, către bază, stabilind în acelaşi timp intercomunicaţia numai între mine şi Eugen. Nu voiam ca şi ceilalţi membrii ai echipajului să asculte convorbirea noastră. La înălţimea de cinci sute de metri, repun avionul la orizontală continuându-ne conversaţia începută fără a mai da atenţie celor ce se petreceau în jurul nostru. Nu ne îndepărtasem de front decât la vreo 20 km, dar ştiind obiceiurile vânătorii ruseşti, ne simţeam în siguranţă, aşa că ne puteam permite o lipsă de atenţie. N-a fost însă aşa, căci din nou, radiotelegrafistul M. şi-a făcut apariţia în uşa carlingii.

— Ce mai vrei ? îl strig enervat.

Foarte agitat, îmi făcea semne să privesc prin ferestrele din stânga. Un mic avion se îndrepta perpendicular pe axul nostru de zbor. Nu era decât la vreo două sute de metri depărtare de noi. După cum se vedea foarte bine după scânteile din botul lui, acesta era în plină acţiune. L-am recunoscut imediat după forma aripilor. Era un MIG. Fără a mai aştepta nici un moment, întorc avionul la verticală şi ca de obicei mă îndrept spre el. Distanţa nefiind mare, l-am văzut cum, ca un fulger, a trecut pe la stânga mea. Din cauza acestui viraj, radiotelegrafistul a rămas lipit de marginea uşii. În nici un caz nu putea să mai ajungă la postul lui. Reduc brusc motoarele, scot frânele aeriene la 20° şi tot timpul într-un zbor foarte înclinat, mă apropii de pământ. Nu redresez avionul decât la vreo cincizeci de metri şi din cauză că mi-a răspuns normal la toate manevrele, eram sigur că nici un organ principal nu i-a fost atins.

În fine, după plecarea radiotelegrafistului, un alt om îşi făcu apariţia în uşa carlingii. De această dată, era Ioan Gheorghe, mitraliorul de la partea de jos a fuzelajului.

— Ce mai vrei şi tu ?

— Am fost atacaţi de doi vânători. Pe primul l-am doborât în momentul când degaja pe sub noi.

Voiam să-i omologhez această victorie. Ioan Gheorghe o merita. Era cel mai bun dintre toţi cei trei din fundul avionului. Pentru a face însă acest lucru, trebuia să caut în zonă, avionul doborât.

— Lăsa o dâră lungă de fum negru în urma lui, mai adaugă Ioan.

Pe dedesubtul nostru zăresc soldaţi români şi la vederea lor, inima începe să-mi bată cu mai multă putere. Ne făceau semne cu ce puteau. Cum şi ei au fost martori la atacul pe care l-am avut, nu puteau să ne mai confunde şi să tragă în noi.

După câteva evoluţii, văd un fum ce se ridica din spatele arborilor unei grădini. Cobor la treizeci de metri. Voiam să-l văd şi eu mai de aproape, dar spre marea mea surpriză constat că nu era un avion, ci un butoi în care soldaţii noştri au pus şuncă la afumat.

Nu mai insist. S-ar putea ca cei de la aerodrom să fie foarte neliniştiţi de întârzierea mea. Dacă într-adevăr avionul a fost doborât fără a fi luat foc, nu puteam să-l găsesc decât din întâmplare. Îmi reiau deci zborul spre bază, regretând în acelaşi timp că Ioan va rămâne cu această victorie neomologată. Cei ce au făcut războiul ca aviatori, ştiu foarte bine cât poate contribui o victorie la ridicarea moralului.

De pe pista de aterizare şi înainte ca avionul să se fi oprit, văd cu groază cum o dâră de bombe se îndrepta spre noi. Exploziile provocate de bombe aveau forma unor gheizere înegrite de praf şi fum.

Ultima bombă s-a oprit la vreo patruzeci de metri de noi. Carlinga, fiind la vreo doi metri şi jumătate distanţă de pământ, dacă vreuna dintre bombe ar fi căzut în imediata ei apropiere, ne-ar fi aranjat cum nu se putea mai bine. Ar fi trebuit să reacţionez, dar avionul fiind încă în marş, nu puteam să părăsesc postul de pilotaj.

După ce viteza a început să se micşoreze, am frânat din toate puterile. Odată oprit, n-am mai ieşit prin culoarul lansatoarelor, ci deschizând în cea mai mare grabă poarta de la partea stângă şi laterală a carlingii care servea în caz de salvare cu paraşuta, am sărit imediat pe aripă, glisând apoi pe ea, până ce am ajuns la pământ.

Nu mai era însă nici un pericol. Pe sus văd trei avioane, cele care ne-au bombardat şi care acum se întorceau la baza lor.

Bombele au căzut în sectorul german. După câte am auzit ceva mai târziu, ele au avariat cinci avioane de transport şi au distrus o colibă în care din fericire nu era nimeni. Totuşi au fost câţiva soldaţi răniţi. Din cauză că numai sectorul german era cel care era lovit, îmi spuneam că există un Dumnezeu care ne proteja.

Înspre seară, am aflat că două din cele trei avioane care ne-au bombardat, au fost doborâte numai prin două atacuri, în apropiere de Morozovskaia, de marele as al vânătoarei germane, Von Graf. Ori, cum lui Von Graf, din cauza celor două sute opt victorii, i se interzisese să mai zboare în scop operativ, cu toate aceste două noi victorii, a fost pedepsit cu zece zile de arest pentru că n-a respectat ordinele superioare.

La inspecţia pe care am făcut-o avionului meu, am găsit pe direcţia ampenajului şapte lovituri de tun de douăzeci de milimetri. Dar cum de n-am fost doborât ? ... Căci în timp ce-am fost atacat de MIG-uri, zburam liniştit la orizontală, iar radiotelegrafistul nu era la postul lui, ci în carlinga mea.

Viaţa îşi urma cursul ei, cu bucurii şi amărăciuni, cu satisfacţii şi deziluzii, cu mari şi mici emoţii. Un accident, chiar grav, nu ne mai impresiona atât de mult şi dispariţia câte unuia dintre noi, era repede uitată.

Timpul se menţinea frumos şi misiunile se succedau aproape în fiecare zi. Acum, unele dintre avioanele noastre, luau mai greu înălţime, motoarele lor fiind obosite. Din lipsă de timp, revizia lor parţială, a fost împinsă dincolo de orele prevăzute de caietul de sarcini. Cele care n-au suferit această operaţie, lăsau după ele, atunci când motoarele funcţionau la maximum (cazul decolării) sau pe timpul reprizelor de gaze, două dâre de fum negru.

Toate misiunile se făceau acum pe deasupra poziţiilor inamicului ce se găsea în faţa armatei a treia româneşti. Ici, colo, pe coline, se vedeau clar tranşeele săpate de ruşi. Pământul care a fost aruncat afară şi care, în general, era de o culoare galbenă, marca foarte vizibil contururile acestor adăposturi. După fiecare trecere, am constatat că bombardierii noştri au dat dovadă de o mare precizie, care însă se micşora pe măsură ce obiectivele erau mai îndepărtate de front. Fiind pilotul lui Eugen, eram în deplină măsură să pot să-mi dau seama de aceste fluctuaţii după fotografiile pe care aveam ocazia să le văd după fiecare bombardament.

*
* *

13 noiembrie !!! Amintirea ei nu s-a şters atât de uşor din mintea mea şi nici din memoria celor care, în această zi, se găseau în interiorul sau în apropierea satului Ribny, un mic sat rusesc.

Am fost trimişi să bombardăm un post de comandă pe care ni l-a semnalat aviaţia de recunoaştere. Pentru un astfel de obiectiv, două echipaje de mare precizie, erau de ajuns.

Mi-am luat zborul având ca coechipier, echipajul Petcu-Oncioiu. Cu toate că obiectivul era situat departe în dosul liniilor frontului inamic, nici de această dată nu ni s-a dat aviaţie de protecţie. Chiar dacă începusem să ne obişnuim cu această situaţie, totuşi resimţeam lipsa aviaţiei de protecţie. Era şi normal. Pe lângă siguranţa pe care prezenţa ei ne-o dădea în zbor, atenţia noastră nu mai era atât de dispersată.

Ca de obicei, înainte de a pleca, mă uit la cer. Pe deasupra aerodromului se vedeau câţiva nouraşi izolaţi în timp ce spre nord, cerul părea să fie clar.

Trebuia să găsim noua noastră victimă în piaţa satului Ribny. Chiar atunci când am ajuns în apropiere de acest obiectiv, atmosfera se menţinea foarte clară şi n-am fost primiţi de nici o explozie. După atâtea misiuni executate, puteam să constat acest lucru nu numai după umbra

norilor, atunci când aceştia erau, dar şi după presiunea pe comenzi şi încă după poziţia bilei indicatorului de viraj.

Eram deja pe direcţia de bombardament şi la sfârşit de dialog cu Eugen, când aruncând o privire în jos îmi dau seama că nimic în această piaţă nu trăda prezenţa unui comandament. De obicei, cele mai bune indicii, sunt maşinile, ori nu se vedea nici una, piaţa era pustie. Nu îl las pe Eugen să urmărească obiectivul prin vizor. Nu puteam arunca, aşa orbeşte bombele. El este de acord cu mine. Fotografia a fost luată de către avionul de recunoaştere cu o zi mai înainte şi probabil că în acest timp, comandamentul să se fi deplasat în altă parte.

În jurul nostru, totul era liniştit. Nu se vedea nimic suspect. Deci aveam toată libertatea de a putea face o scurtă recunoaştere. S-ar fi putut spune că numai noi, aceste două avioane, suntem în aer prin această zonă. Nu m-am obişnuit însă niciodată cu această singurătate. Tot timpul aveam impresia că de undeva, vânătorii ruşi care ne-au şi văzut deja, îşi vor face apariţia luându-ne prin surprindere.

Trebuia să găsim deci un alt obiectiv. Schimb brusc direcţia, pentru a nu da timp echipajului lui Oncioiu să-şi arunce bombele. Cum nu va vedea nici o bombă căzând din avionul nostru, va fi obligat să ne urmeze.

Fac un viraj larg în jurul satului şi privind mai cu atenţie, zăresc pe una din marginile lui nişte săpături mari de pământ. Curioase săpături ! Le mai privesc încă şi nu puteam să-mi dau seama de ce, chiar de la început, am fost intrigat. Săpăturile trădau o intervenţie a omului, lucrări recente... Şi dintr-o dată se făcu lumină în memoria mea. Bineînţeles că le cunoşteam. Totul semăna cu râpa de la Tatsinskaia unde zăcea acel depozit de muniţii. Văd încă ceva care mă edifică şi mai mult: două camioane dintre care ultimul tocmai ieşise din această râpă pe drumul care o separa de sat. După o scurtă discuţie cu Eugen, ne hotărâm să bombardăm aici. Pentru a preveni celălalt avion de intenţia noastră, Eugen face semne lui Oncioiu de a lăsa bombele după noi. Cu toate că Oncioiu era un foarte bun bombardier, de această dată nu avea de unde să ştie că noi am schimbat obiectivul.

Fac din nou un larg viraj. La un moment dat, câteva explozii de culoare negricioasă, îşi făcuseră apariţia. Erau însă departe de zona peste care zburam.

Zburam la trei mii de metri şi de la această înălţime, noul obiectiv părea foarte mic, dar aveam încredere în lucrul rapid şi precis pe care îl executam.

Pun avionul pe direcţia ţintei, după care începem dialogul obişnuit. După puţin timp, ştiam că bombele au fost lansate, dar nu puteam să le văd. Timpul mi se părea lung, când dintr-o dată aud în cască urletele de bucurie a celor trei din fund. Dar ce urlete ! Eram sigur că au avut ocazia să vadă un spectacol extraordinar.

Fac semn lui Oncioiu să-şi urmeze drumul lui, după care, print-un viraj, reintru pe deasupra obiectivului. Un fum negru, sub formă de valuri mari, urca spre noi. După ce Eugen a terminat să fotografieze, pun capul pe direcţia bazei cu intenţia de a mă apropia de linii. Nu ajunsesem să termin acest viraj, când o detunătură de o putere extraordinară îmi zguduie avionul. În primul moment am crezut că am fost lovit în plin de

un proiectil de antiaeriană. Dar nu. Imediat îmi dau seama că avionul se menţinea în condiţii normale de zbor. Nefiind complet asigurat strig celor din fund să privească pe sub burta avionului. Primesc răspunsul, că nu văd nimic şi că totul este în ordine. În realitate n-a fost altceva decât zgomotul exploziei care a ajuns până la noi.

Simţindu-mă în siguranţă, o siguranţă dealtfel destul de relativă, virez şi pun avionul perpendicular pe vechea noastră direcţie de zbor. Din această poziţie, pot să văd pe deasupra satului o impresionantă coloană de fum, care sub forma unei ciuperci uriaşe, se urcase deja până la o înălţime de vreo trei mii de metri. Eugen profită de această ocazie şi fotografiază acest măreţ şi teribil spectacol. Am distrus deci, un depozit de muniţii şi probabil unul dintre cele mai mari pe care ruşii le-au stabilit în dosul liniilor lor.

La aterizare, am fost primiţi cu strigăte de bucurie din partea personalului din grup. Au fost deci informaţi înainte de sosirea noastră. Dar de cine ? Acesta nu putea să fie Oncioiu fiindcă la întoarcere l-am ajuns din urmă. De-abia după ce-am fost în birou, am aflat că după succesul nostru, comandamentul Corpului Aerian a primit prin radio, din partea armatei terestre, solicitarea să i se dea numele celor două echipaje pentru a fi citate prin ordin de armată. Din motive obscure, n-am primit niciodată acest ordin.

Germanii au publicat patru fotografii succesive de-ale ciupercii de la Ribny în unul dintre numerele ediţiei revistei "Signal" care venea în România, dar ceea ce m-a mirat, a fost faptul că legenda nu preciza că reuşita acestui bombardament a fost datorită românilor. Cât despre fotografiile lui Eugen, ele s-ar putea să se mai găsească pe undeva...

După misiunea de la Ribny, din cauza timpului prost, ritmul ieşirilor a început să scadă. În una din aceste nopţi, am fost deşteptaţi de nişte explozii ce păreau să vină dinspre partea aerodromului ocupată de germani. Strada din faţa casei noastre era luminată ca ziua. De această dată am ieşit. Orizontul, din direcţia mai sus menţionată părea o mare de flăcări. La o înălţime de câteva sute de metri, norii îşi schimbau mereu culoarea, din cauza exploziilor care se succedau la intervale foarte scurte. Un avion, sau poate şi mai multe, pe care noi nu le-am auzit venind, au bombardat şi câteva din bombele lor au căzut pe stiva de butoaie de benzină al depozitului german. Dar cum s-a făcut că ruşii au reuşit să arunce bombele pe acest depozit, nu puteam să-mi dau seama. Cred că n-a fost altceva decât un simplu hazard, căci pe timpul acestei nopţi fără lună, ei ar fi trebuit să bombardeze mai uşor, locul înconjurat de balisaj şi nu o zonă unde nu era nici o lumină.

Pe sus, câteva avioane, probabil aceleaşi, se învârteau pentru a contempla acest mare incendiu care lumina norii în adâncimea lor. Nici o altă explozie de bombă n-a mai urmat, ci tot timpul se auzea zgomotul surd al butoaielor ce săreau în aer.

Spre nord, cerul se acoperise în întregime de nori groşi. La 18 noiembrie din cauză că n-am mai văzut nimic, ne-am întors cu bombele la aerodrom.

Temperatura scăzuse foarte mult şi nopţile erau foarte răcoroase. În cameră, ne încălzeam cu ajutorul unei mici sobe metalice, dar când focul se stingea, simţeam cum curenţi reci circulau peste tot. Zidurile fiind foarte subţiri, pentru a diminua din frigul care pătrundea prin ele, Eugen i-a acoperit cu prelatele care serveau de camuflaj al maşinilor labo-foto al secţiei. M-am întrebat de multe ori cum de au putut rezista, ani întregi, cei ce-au locuit înaintea noastră aici. Când Eugen şi-a instalat secţia lui aici, casa era goală şi de atunci nimeni n-a mai venit să se intereseze de soarta ei. Îmi spuneam că dacă nu va fi distrusă de vreun bombardament sau de lupte terestre, proprietarul ei va avea bucuria să găsească ceva transformări.

Doi reporteri germani au fost afectaţi, nu pot să ştiu de cine, pe lângă grupul nostru. Bănuiesc că ei au fost trimişi de escadra germană pentru a se informa de starea noastră de spirit. Ei erau de fapt de naţionalitate română. Unul dintre ei şi anume Strobach, era unul dintre şefii spirituali ai Saşilor din Braşov şi Sibiu şi care s-a înrolat, cu o mulţime de alţi germani din aceste regiuni, în armata Reich-ului.

Cum noi aveam o cameră liberă, i-am invitat să locuiască la noi. Îi întâlneam însă foarte rar şi numai târziu, spre seară. La aerodrom, nu-i vedeam, de asemenea, decât foarte rar. Bănuiesc că îşi petreceau mai tot timpul, în compania celor de la această escadră.

În această seară de 18 noiembrie, i-am invitat să ia masa cu noi. De la început, după cum era şi normal, discuţia a alunecat asupra situaţiei frontului. În ceea ce mă priveşte, susţineam că ruşii erau în curs de pregătire al unui mare atac şi că în curând vom fi obligaţi să dăm înapoi cu cel puţin 300 kilometri, adică până la confluenţa Doneţului cu fluviul Don. Îmi bazam afirmaţiile pe faptul că între front şi această confluenţă nu era, în mod practic, nici o rezervă în oameni. Aceasta era cel puţin situaţia, aşa cum am putut-o remarca, pe timpul zborurilor mele pe deasupra acestei zone. Ros de furie, Strobach începu să gesticuleze şi să susţină că nici un tanc rusesc nu va putea trece pe acolo pe unde se află un soldat german. Era frumos zis, dar eu continuam să susţin teza mea. Adevărul era că toţi eram îngrijoraţi de acest spaţiu gol care se întindea în spatele luptătorilor de la Stalingrad şi a celor din frontul apărat de armata a treia română. Ştiam cu toţii că dacă un soldat reuşea să distrugă un tanc, atunci contrarlul era cu mult mai probabil. Spun acestea, fiindcă în ultimile incursiuni am văzut de multe ori grupe de tancuri, care probabil aşteptau ora de a intra în acţiune. Îmi venea greu să vorbesc ca un defetist, dar cum am văzut, eu însumi, cu ocazia misiunilor mele toate aceste pregătiri ruseşti, sloganurile lui Strobach au început să mă enerveze şi discuţia noastră a degenerat în scurt timp într-o adevărată ceartă. Până la sfârşit, reporterul nostru, enervat la culme, s-a sculat şi a plecat. N-am făcut nici un gest ca să-l reţin dar gândindu-mă că noaptea era foarte friguroasă, am trimis un soldat să-l caute, dar n-a fost de găsit.

Nu mai este nevoie să spun că toate acestea au devenit realităţi mai devreme decât ne-am aşteptat: chiar a doua zi după discuţia noastră.

ATACUL DE LA DON ȘI STALINGRAD

19 noiembrie 1942! În această zi, din cauza vremii foarte proaste, nici un avion n-a fost trimis în misiune. În seara zilei, eu şi Eugen am fost invitaţi să luăm masa la căpitanul Antonescu.

Acesta a primit de acasă, prin poşta aeriană, o mare bucată de peşte afumat. Imediat cum ne-a văzut, ne-a spus că a preparat o ciorbă, cum nu se putea gusta pe o distanţă de zeci de mii de kilometri. Ştiam că era un om căruia îi plăceau numai mâncărurile bune, dar ştiam şi că îi plăcea în acelaşi timp, să se laude cu bucătăria lui. De altfel, nu l-am contrazis, pentru că de câte ori am mâncat la el, totul a fost foarte bun. Pe lângă noi, a mai fost invitat şi căpitanul Vornicu, subşeful serviciului de operaţii al grupului şi sublocotenentul Raicea, pilotul lui Antonescu, care venise acompaniat de o tânără şi frumoasă rusoaică, fiica proprietarului casei în care locuia.

Dar vai ! N-am putut să apreciem faimoasa ciorbă, căci imediat ce ne-am aşezat la masă, uşa a fost deschisă cu bruscheţe şi un infanterist a intrat ca o furtună.

— Fugiţi ! În curând ruşii vor intra în oraş !

La început am crezut că avem de a face cu un nebun şi am încercat să-l calmăm, dar el continua să gesticuleze şi să susţină că ruşii au spart linia frontului în timpul dimineţii şi că se îndreaptă spre noi.

Până la sfârşit ne-am dat seama că nu era nebun, ci numai dominat de o frică teribilă.

Se poate uşor imagina efectul pe care l-a produs asupra noastră această veste, dar după câteva minute am reuşit să ne calmăm şi să judecăm la rece această situaţie. Chiar dacă cele susţinute de acest soldat erau adevărate, ruşii nu puteau să intre încă în oraş, distanţa dintre noi şi front fiind foarte mare. După aceea, în faţa ruşilor, era o armată care chiar dacă nu era atât de bine înarmată, nu se va lăsa învinsă la prima lovitură. Deci, noi nu puteam face obiectul unui pericol imediat. Totuşi, apariţia acestui soldat înspăimântat, ne-a făcut să uităm de ciorba lui Antonescu şi să ieşim.

În lungul străzilor, la lumina crepusculului, zăresc oameni, numai militari, care mi se păreau foarte agitaţi. Nu mi-am dat seama niciodată că în acest oraş erau atât de mulţi militari. În pragul unor case, câţiva civili ne priveau curioşi: "Să fie partizanii care aşteptau momentul ca să intre în acţiune ?" Totuşi ei nu păreau să aibă nici o atitudine agresivă.

Mă opresc lângă un grup format numai din gradaţi. N-am aflat însă nimic de la ei. La un moment dat, întâlnesc pe comandorul Iosifescu care se pregătea să plece la aerodrom.

— Profire, fă tot posibilul şi spune la toţi că nu este nici un pericol. Trebuie cu orice preţ, evitată panica. Toţi să-şi facă bagajele. Voi trimite

de la aerodrom maşini ca să vă transporte. Fiţi atenţi la atitudinea populaţiei civile.

Nu departe de locul unde locuiam, dau peste o coloană de camioane Skoda care, în general, serveau la transportul artileriei grele. Ea era comandată de un căpitan, acompaniat de un subofiţer foarte gras şi de câţiva soldaţi. De-abia acum am putut să aflu ceva mai precis care să mă lămurească asupra ofensivei ruseşti.

Aceştia au atacat la orele şase, în zorii zilei, cu forţe considerabile şi au reuşit, la adăpostul ceţii foarte dense, să străpungă frontul armatei a treia. Mari lupte erau în curs. În calitate de şef al trenului de luptă al unităţii din care făcea parte, acest căpitan a putut să se salveze prin Morozovskaia. S-a cam grăbit, acest căpitan Matei, care şi-a abandonat camarazii.

Dinspre est, se vedeau venind, alte maşini, dar după o jumătate de oră ele au început să devină din ce în ce mai rare. Acum erau vreo treizeci de maşini care staţionau de-a lungul drumului. Şoferul uneia dintre maşinile care au sosit printre ultimile, sări jos şi se apropie de mine.

— Nu mai avem deloc benzină. Aş vrea să ştiu în ce parte se găseşte aerodromul.

— Dar de unde veniţi voi ? Şi cum se face că sunteţi singuri ?

— Facem parte din Serviciul Sanitar al unei unităţi. Am fost surprinşi şi spitalul în care se găseau vreo patru sute de răniţi, a fost incendiat. Săracii, ca să nu fie arşi de vii săreau pe ferestre. Când am fugit, ruşii intraseră deja în sat.

— Şi doctorii ? .... Infirmierii ?...

— Nu pot să vă spun nimic de soarta lor. La liziera satului se dădeau lupte.

Ce puteam să le mai spun ? Le-am ordonat să ne aştepte ca să mergem împreună la aerodrom.

Primul la care m-am dus, a fost Raicea care locuia într-o casă ce era în apropierea secţiei labo-foto. Lângă el era fata pe care a adus-o la Antonescu. În faţa uşii, câţiva ruşi ne priveau în tăcere: "La ce gândeau ei?" S-ar putea ca, după lacrimile care curgeau din ochii tinerei fete, să regrete şi ei plecarea celui care a locuit cu ei !

Tânăra fată se apropie de mine şi în sughiţuri, începu să-mi vorbească amestecând cuvinte ruseşti şi germane.

— Ce spune ? întreb pe un soldat ce ştia ruseşte.

— Plânge, săraca, căci are presimţirea că domnul ofiţer va muri.

La aerodrom, am găsit aceeaşi atmosferă de nelinişte; aş putea spune de început de panică. Misterul nopţii, mărea şi mai mult supraexcitarea produsă de cele ce-am văzut şi am aflat. Senzaţia neplăcută avută după primul şoc, încă nu dispăruse.

Un strat subţire de zăpadă, acoperea pământul. În după-amiaza acestei zile, fulgii de zăpadă şi-au făcut prima lor apariţie. După aceea s-a făcut foarte frig. Dinspre Morozovskaia se vedeau farurile maşinilor ce se îndreptau spre noi.

În tot acest timp, comandorul Iosifescu a păstrat un calm impresionant, dar în general, a trebuit să mai treacă câteva ore până ca totul să reintre în normal. La un moment dat, nemaiavând nici o informaţie precisă, comandorul mă luă de-o parte, spunându-mi ca din oră în oră să încălzesc motoarele avioanelor. Totul nu era decât o măsură de prevedere.

Am trecut, astfel, de la un avion la altul, vizitând escadrilă după escadrilă. Când am ajuns la avionul meu şi când am încercat să deschid trapa de la burta lui, am constatat că era blocată. Acest mic incident m-a mirat foarte mult, căci ştiam că toate cheile au fost de mult pierdute sau rătăcite prin hangarele de la Braşov. Încerc din nou, dar fără succes. Maistrul mecanic, încercă şi el. Acelaşi rezultat.

Era imposibil ca ea să se fi blocat din cauza frigului. Atunci, care putea să fie cauza ?... Eram tocmai pe punctul de a urca pe aripă pentru a încerca să intru în carlingă prin trapa glisată de la partea ei superioară, când, dintr-odată aud murmure ce veneau din interior. Încep să bat cu pumnii în tabla fuzelajului şi încep să strig dacă este cineva în avion.

— Sunt eu, sergentul Tănase de la Compania de Pază.

— Singur ? Dar ce cauţi tu aici ?

— Aşteptăm. Cu mine mai sunt vreo douăzeci de soldaţi.

Săracii ! Compania de Pază era prima care s-a pregătit să plece. Pentru a-i linişti le-am spus că nu este nimic şi să se ducă să se culce în dormitoarele lor.

Câteva unităţi de legătură care veneau dintre front, au aterizat în plin întuneric pe aerodromul nostru. N-a fost nici un accident cu toate că piloţii lor nu erau aşi ai zborului de noapte. Fără nici o îndoială, frica este cel mai bun instructor. Este adevărat că şi balisajul de noapte i-a ajutat foarte mult.

Pe când mă reîntorceam de la utimul avion căruia i-am încălzit motoarele, întâlnesc pe comandorul N. însoţit de un alt ofiţer al cărui nume nu-l cunoşteam. Amândoi aveau paraşutele încărcate pe spatele lor şi se îndreptau spre parcul lor de avioane.

— Laşii ! Fug şi ne lasă aici, aud spunând un soldat care era pe lângă mine.

De ce nu l-am oprit ? De ce n-am intervenit ? Poate că n-am găsit că ar fi momentul de a condamna instinctele revoltate. În ceea ce-l priveşte pe N., probabil că el se ducea să-şi inspecteze unitatea, căci ce altceva putea să facă la o oră aşa de nepotrivită. Mai mult încă, cu micile lor avioane, nu puteau să ajungă prea departe.

În coliba unde mi-am depus bagajele, am găsit câţiva dintre ofiţerii care lucrau pe la birouri. La vederea mea, în loc de a-mi da bună seara, ei mi-au spus să nu-i uit în caz de plecare precipitată. Niciodată nu mi-au arătat atâtea semne de prietenie. Este adevărat că din tot grupul, numai eu eram instructor de noapte, dar nici eu nu puteam pleca. Nu cunoşteam indicativele celorlalte aerodromuri, fără a mai vorbi de radiotelegrafistul meu care nu avea aproape nici un antrenament în zborul fără vizibilitate. Pentru a-i calma le-am promis că nu-i voi uita, dar

pentru moment să mă lase să mă odihnesc. Eram şi eu foarte neliniştit, dar situaţia pe care mi-am câştigat-o în grup, nu-mi permitea nici un semn de slăbiciune. În plus, în caz de pericol iminent, nu puteam pleca decât spre dimineaţă. Trebuie să mai adaug că din cauza instrucţiei incomplete în practica zborului fără vizibilitate, atunci când timpul era prost, grupul nostru nu întrebuinţa, în ceea ce priveşte radioghidajul, decât zborul de "apropiere", iar eu făceam ca toţi ceilalţi.

N-am mai încălzit motoarele decât o singură dată. În acest timp, comandorul Iosifescu care a ţinut în continuu legătura cu Corpul Aerian, până la sfârşit, aflând că nu mai este nici un pericol, m-a lăsat să dorm până a doua zi.

M-am trezit pe la orele opt dimineaţa. Eram singur în bordei. Eugen care făcea parte din Comandamentul Corpului Aerian, a rămas în oraş cu secţia lui.

În colibă, era foarte frig. Mai mult încă, marginile cortului care înconjurau groapa bordeiului propriu-zis, nefiind bine fixate, au lăsat zăpada să intre înăuntru şi să se aşeze nu numai pe jos, dar şi pe cuverturile mele. N-am simţit însă nimic. Am dormit îmbrăcat în hainele de zbor.

Afară, vântul pierduse din intensitate şi norii coborau până la vreo cincizeci de metri. Nu departe de marginile aerodromului, vârfurile unor arbori, erau acoperiţi de o ceaţă densă. Nici un zbor nu mai era posibil.

Odată cu lumina zilei, spiritele s-au mai calmat şi totul intrase în normal. Acum, ştiam cu toţii că situaţia armatei a treia era disperată şi că ruşii erau în curs de a o încercui.

Dacă aceştia din urmă n-au ajuns nici până la Morozovskaia aşa cum am crezut în timpul serii, totuşi avansul lor era destul de important. Fără a avea informaţii precise, puteam să ne dăm seama de bănuielile noastre, căci acum tot ce noi am refuzat să ne mărturisim, a apărut în toată claritatea lui. Era evident că ruşii pregăteau o mare ofensivă! Era evident că efectivele armatei a treia nu puteau să asigure continuitatea frontului: o divizie care, în defensivă, trebuia să fie eşalonată pe cinci sau şase kilometri, acoperea vreo treizeci. (În aceeaşi situaţie era şi armata a patra din sudul Stalingradului.) Era evident că tunurile noastre de 75 mm nu puteau să facă mare lucru contra blindajului tancurilor T 34; că tancurile Skoda de tip uşor cu care era dotat Corpul nostru blindat, erau prea mici faţă de aceşti mastodonţi; că străpungerea odată realizată, blindatele ruseşti nu mai găseau nici o rezistenţă în faţa lor, căci, după cum i-am spus lui Strobach, pe un teritoriu imens nu erau unităţi de rezervă care să contraatace şi să respingă inamicul. Înaltul comandament român a atras, în mai multe reprize, atenţia germanilor asupra slăbiciunii acestui front, dar de fiecare dată a fost asigurat că în caz de nevoie vor primi rezerve. Dar ce rezerve ?

Câteva zile mai târziu, o coloană germană a încercat să ajungă până la trupele încercuite ale generalului Lascăr, dar s-a pierdut în ceaţă şi a fost obligată să se întoarcă. Nu mai rămăsese trupelor generalului Lascăr decât soluţia eroică a unei lupte fără nici o speranţă. Alte unităţi

românești s-au bătut până la sfârșit cu mijloacele pe care le-au avut la dispoziție, în timp ce altele au reușit să se retragă. Deoarece zona în care se dădeau lupte era din ce în ce mai mare, legăturile cu Comandamentul au fost rupte încă din prima zi. Această dezordine explică de ce elemente izolate au putut să ajungă atât de repede până la noi.

Cum de au putut fi orbiți până la acest punct de încrederea pe care le-au acordat-o germanii ? Cred însă, că nu trebuie să uit un detaliu. Era un domeniu unde superioritatea germanilor putea să compenseze, în parte cel puțin, slăbiciunea atât de evidentă a dispozitivului. Vreau să vorbesc de unitățile lor de bombardament în picaj dotate cu avioane Stukas, care sunt adesea uitate atunci când se descrie întorsătura de la Stalingrad.

Cu precizia lor extraordinară, Stukas-urile erau singura armă eficace contra tancurilor ruseşti. Din nefericire, atât aceste avioane cât şi bimotorul Ju 88 care şi el putea să atace în picaj, nu pot fi întrebuințate în astfel de misiuni atunci când plafonul norilor este prea jos. În această zi, el era în zona aerodromului nostru, la vreo cincizeci de metri, iar pe front ceața era lipită de pământ.

Ruşii au pus în joc toate mijloacele lor, dar în această zi aceste două tipuri de avioane nu puteau să-şi execute misiunile de picaj. În ceea ce priveşte Heinkel-ul nostru, situația nu era deloc diferită şi contemplarea acestui cer atât de jos şi de ostil, nu putea să ne bucure deloc.

*
* *

La 22 noiembrie, am primit ordin de a pleca în misiune numai cu o singură patrulă. Plafonul norilor era ca şi în ziua atacului iar starea meteo a anunțat o temperatură favorabilă givrării. Cum avioanele noastre nu aveau nici un dispozitiv de degivrare, misiunea a fost decomandată. Pentru prima oară, m-am îndoit de posibilitățile mele de pilot. În afară de givrare, am fi plecat în necunoscut, într-o zonă unde identificarea obiectivelor ar fi fost lipsită de orice precizie. Într-adevăr, numai la vederea acestui orizont atât de posomorât, misiunea ar fi părut o aventură, neputându-se conta pe nici un rezultat pozitiv. Aceasta, cel puțin, mi-a fost prima impresie, căci câteva zile mai târziu...

Cu toate acestea, pentru a apăra un prestigiu prost interpretat, a fost trimis un avion de recunoaştere. După un timp, acesta a revenit la bază, graţie radioului, fără a aduce vreo informaţie asupra frontului sau a locului unde câteva rafale de mitralieră l-au rănit pe adjutantul Albu, radiotelegrafistul de bord. Până la sfârşit, pilotul, căpitanul Ferderber, a avut norocul extraordinar de a nu fi lovit, căci altfel, această misiune, singura în această zi, pe un teritoriu atât de întins, s-ar fi terminat cu pierderea unui echipaj despre care am auzit că era cel mai bun din cadrele recunoaşterii noastre.

Timp de şase zile, nu s-a putut executa nici o misiune, tocmai în momentul când armata noastră avea cea mai mare nevoie de noi. Comandamentul Corpului Aerian primea din când în când apeluri din

partea celui terestru, ca să se trimită cel puţin un avion, dar nici unul dintre ele nu putea să părăsească aerodromul.

În toate aceste zile, a fost un frig umed care-ţi pătrundea până la os. În fine, în a şasea zi, spre seară, au apărut câteva semne de îmbunătăţire a temperaturii. Stratul subţire de zăpadă a început să se topească. În deplasările noastre printre corturi, înotam într-un noroi vâscos care se depunea pe bocancii noştrii într-un strat atât de gros, încât nu ne puteam debarasa de el decât prin scuturături puternice de picioare.

Atât situaţia de pe front, cât şi acest timp, ne-au făcut să devenim taciturni; jocul de cărţi cât şi alte distracţii au fost uitate. Diferite zvonuri circulau printre noi: că armata noastră era în derută şi că era încercuită. În fiecare zi, treceau pe la noi soldaţi izolaţi şi maşini care cereau benzină. Informatorii noştri fiind şi ei dezorientaţi, nu mai credeam tot ceea ce ei ne povesteau, dar până la sfârşit ne-am dat seama de proporţiile tragediei de pe frontul nostru, care era acum în curs de consumare. Aceste zvonuri erau singurele noastre mijloace de informare, căci din partea comandamentului, nu transpira nimic. După un timp, am început să ne obişnuim şi după aceea, propagatorii acestor zvonuri au început să fie din ce în ce mai rari. În tot cazul, era sigur că noi nu puteam fi încă ameninţaţi direct de avansarea inamică.

Pentru subzistenţă, grupul nostru dispunea de un mic depozit de alimente. Toate unităţile care au aterizat pe aerodromul nostru, cât şi toţi soldaţii care au trecut pe aici, au luat masa la noi. La un moment dat, am avut printre noi şi un italian care se înroşea şi se enerva de câte ori îi spuneam "Bruno Macaronarul". Din cauza tuturor acestor musafiri, raţia noastră a fost redusă la minimum.

În fine, după aceste triste zile, am fost trimişi în misiune. Trebuia, cu două patrule, să bombardăm tot ce vom putea găsi la sud de satul Bolşoi. Am fost numit capul primei patrule.

Cerul era acoperit cu nori negri, a căror bază inferioară cobora până pe la vreo cinci sute de metri. Nu erau compacţi, ci prezentau spărturi. Cu toate că orientarea, la o înălţime mai mare, era mai dificilă, totuşi ea era posibilă.

Am ajuns în zonă la înălţimea de trei mii de metri. O parte din interiorul armatei a treia, era complet acoperită. Nu puteam vedea nimic din zona afectată. Am început să cobor printr-o mare spărtură. A doua patrulă nu ne-a urmat ci şi-a continuat zborul pe deasupra norilor.

Pe la două mii de metri, am început să vedem mai clar. Norii continuau totuşi sub forme neregulate să coboare până la pământ. La un moment dat, vedem pe dedesuptul nostru o masă mare de oameni, de tancuri şi de maşini.

Având o mare putere de foc, în burţile Heinkelelor noastre, aceasta era totuşi insuficientă pentru un astfel de obiectiv. Eram însă sigur de precizie, având drept coechipieri două dintre cele mai bune echipaje: Petcu-Oncioiu şi Cojocaru-Georgescu. Nu puteam lua însă o decizie. Dacă cei de jos sunt români în retragere? De la această înălţime, nu puteam face o identificare justă. Dacă aş fi avut un avion mai manevrabil, aş fi

făcut un sondaj, dar cu aceste greoaie bombardiere nu puteam să fac altceva decât să rămân la înălţimea de două mii de metri.

Spre nord, în apropiere de acest zid de nori, zărim o coloană de maşini printre care se găsea şi trupă care mergea pe jos. După aceea, în plin câmp, câteva tancuri se îndreptau spre sud în formaţie de atac. De această dată, nu mai era nici o îndoială. Împreună cu cei doi coechipieri, care au fost preveniţi prin semne, bombardăm coloana de maşini şi oameni. De ce nu tancurile care prezentau o mai mare importanţă ? Fiindcă bombardamentul la orizontală n-are aproape nici un efect asupra acestui fel de obiective.

Numai după ce m-am întors pentru a fotografia, am fost atacat de trei JAK 9. Nu mi-am dat seama deloc de unde au ţâşnit şi nici radiotelegrafistul nu le-a văzut venind. M-am trezit dintr-odată cu ele în faţă. La primul lor atac, ele fiind în faţa mea, am reacţionat ca de obicei. Surprinse de manevra mea de ciocnire, au degajat imediat la dreapta. Au trecut atât de aproape de mine încât, într-un timp numai de o clipită, am putut să disting faţa pilotului din primul avion. Încă un moment de întârziere din partea lui şi am fi format amândoi un frumos incendiu. N-am mai aşteptat să-i mai văd a doua oară, am intrat într-un nor, dar acesta fiind prea mic, în câteva secunde am ieşit de cealaltă parte a lui. Aici am fost atacaţi de alte două JAK-uri care s-ar fi putut să fie aceleaşi, al treilea rătăcindu-se din cauza norilor.

Spre sud, era o masă compactă de nori. Cel puţin aşa părea să fie. Cum diferenţa de culoare a norilor nu era mare, nu puteam să apreciez prea bine la ce distanţă mă găseam de ea. Cu avionul în picaj, aşteptam ca dintr-un moment în altul să intru în această masă salvatoare. Radiotelegrafistul, a cărui mitralieră o auzeam ţăcănind tot timpul, mă anunţă că, în dosul nostru, şi-au făcut apariţia alte două mici avioane care au atacat cele două aparat ruseşti care ne urmăreau.

Sentimentul de a fi ajutat de către vânătoare este întotdeauna reconfortant pentru un bombardier, dar câteodată bucuria este scurtă. Pentru moment trebuia să fiu atent la pilotarea avionului.

Pierzând mereu din înălţime, intru cu avionul în picaj într-o masă albicioasă de nori în care, de fapt, m-am găsit ascuns ca struţul cu capul în nisip. Norii pe care i-am crezut să fie compacţi, în realitate nu erau decât o pânză subţire şi lipsită complet de densitatea care acum mi-ar fi fost atât de necesară. Era atât de rară, încât radiotelegrafistul a putut să vadă prin ea şi să mă anunţe că unul dintre micile avioane care au sărit în ajutorul nostru, a fost doborât. După câte a putut să-şi dea seama era un IAR 80.

În fine, după un timp care mi s-a părut o eternitate, am intrat în nori adevăraţi. După vreo cinci minute, cum aceştia deveneau din ce în ce mai albicioşi, am tras puţin de volanul manşei şi am ieşit pe deasupra lor. Acum nu-mi mai era frică de vânătoare. În caz de pericol, intram din nou în ei.

Un mic avion, printr-un viraj larg, se apropie de noi. Înainte de a ajunge la distanţa eficace a tirului armelor noastre de bord, recunosc un IAR

80, probabil al doilea din cele două care ne-a luat apărarea. Îi strig radiotelegrafistului să nu tragă, dar primesc răspunsul că l-a identificat şi el.

Pilotul acestui avion, a comis o mare greşeală. Neputînd fi identificat imediat, mitraliorii mei puteau să tragă şi să-l atingă. Cunosc un caz, când adjutantul Vinca, unul dintre cei mai buni piloţi ai Grupului 9 de Messerschmitt-uri, a fost doborât pe timpul când s-a apropiat de o formaţie germană, numai în scopul de a se distra.

Vânătorul, zbura acum la acelaşi plan cu mine. Îi văd foarte bine faţa, dar nu-mi amintesc să-l fi cunoscut mai înainte. În faţa noastră, pe sub nişte nori foarte înalţi, se zăreşte Morozovskaia. Aici era baza lui. Recunoscându-l, ne salută prin balansări de aripi după care printr-un viraj la verticală, dispăru. Eugen n-a uitat să-l fotografieze pentru albumul lui personal de amintiri.

La aerodrom, după o situaţie recentă trasă pe o hartă, ne-am dat seama cu mare regret că acea masă de oameni şi material pe care n-am bombardat-o, a fost rusească. Am fi putut cel puţin bănui, dacă antiaeriana ar fi tras în noi, dar pe tot timpul evoluţiilor în acea zonă, n-am zărit nici o explozie pe lângă noi. Am primit ordin să plecăm din nou, în speranţa că o vom regăsi. În timp ce avioanele erau pregătite, Eugen a developat fotografiile luate. Din coloana bombardată, se vedeau câteva maşini incendiate a căror fumuri împinse de vânt înegreau albul imaculat al zăpezii. După două ore, când am sosit din nou pe deasupra zonei, totul era acoperit. Pentru a nu lăsa bombele la întâmplare, ne-am întors cu ele la aerodrom.

În după-amiaza zilei, am aflat că IAR-ul doborât, a fost pilotat de către adjutantul Parlovski, un băiat de o frumuseţe rară. L-am cunoscut la Iaşi, pe vremea când avea un succes nebun printre studentele din acest oraş. Către seară, cea mai mare parte din noi, ne-am mutat din nou în oraş.

*
* *

27 noiembrie. În timpul nopţii, norii au coborât din nou. Un vânt din nord, un vânt foarte rece, sufla cu toată tăria. Orizontul a redevenit posomorît şi zăpada care a căzut acoperea pământul cu un strat de vreo câţiva centimetri. Zborul la mare înălţime era din nou imposibil. Ori, comandamentele terestre cereau tot timpul şi cu insistenţă ca să li se trimită măcar un avion ca soldaţii să vadă că nu sunt părăsiţi.

Mă găseam în faţa intrării cortului de comandă al grupului, când atenţia mi-a fost atrasă de un zgomot de motoare ce venea dinspre pistă. Nu i-am dat prea mare importanţă spunându-mi că, probabil germanii plecau în misiune sau că la atelier se puneau la punct motoarele unui avion. Totuşi, ideea unui musafir nepoftit nu era deloc exclusă acum când ruşii erau în plină ofensivă. Într-adevăr, un avion de tip necunoscut, apăru la o mică înălţime pe deasupra pistei. În urma lui, o serie de explozii. De frică, am dispărut imediat în bordei. După câtva timp, am ieşit din nou. Bombele au fost aruncate pe partea dreaptă a parcului

nostru de avioane. Numai un singur Heinkel a fost atins, însă superficial. S-ar putea ca de frică, sau din cauza norilor care erau prea jos, rusul să fi evitat sau a ezitat să treacă în plin pe deasupra noastră. Se întâmplă. Ca bombardieri, cunoşteam jena pe care o are un pilot atunci când este obligat să zboare la mică înălţime pe deasupra unui obiectiv. N-a fost nici o victimă. În schimb, Nadai, adjutantul şef al escadrilei 80, a avut câteva momente foarte neplăcute. O bombă care a ricoşat pe asfaltul pistei, a trecut fluierând pe deasupra bordeiului lui, spărgându-se ceva mai departe.

În faţa bordeiului meu, îl găsesc pe Mircea Nicolau care era lungit pe lada de bombe. Părea că doarme, cu toate că temperatura era foarte scăzută şi fulgii de zăpadă erau aruncaţi cu putere în toate părţile. Lângă el, în picioare, stătea Gabor, radiotelegrafistul lui, care părea că-i face de sentinelă. M-am apropiat de el pentru a-l trezi, dar Gabor interveni:

— Nu-l deranjaţi. Astăzi este foarte prost dispus.

Dinspre partea aerodromului ocupat de germani, se aud zgomote de motoare. La noi totul părea calm, când un soldat ne-a spus să ne prezentăm la comandamentul grupului.

Ordin de misiune. O patrulă de trei avioane trebuia să bombardeze tot ce va găsi în regiunea satului Tchernitchevskaia care era în imediata apropiere a râului Cir. Acolo, trupe româneşti care au scăpat din încercuire, rezistau pe malul sud al acestui râu şi cereau ajutorul aviaţiei.

În capul patrulei se găsea căpitanul Mircea Nicolau, care avea ca observator pe Mihalache Dumitru, fratele mai în vârstă a lui Ioan care a căzut cu Holban, la dreapta echipajul Petre Dumitru şi la stânga echipajul meu.

Odată ajunşi în aer, ne-am oprit la o înălţime de vreo cincizeci de metri, în apropiere de baza inferioară a norilor. Din această poziţie, timpul părea şi mai prost. Din când în când, zdrenţe de nori se plasau între noi. Fulgii de zăpadă, cu toate că erau rari, micşorau din vizibilitate, dar nu era nici un pericol de ciocnire între noi. Terenul în această parte a Rusiei, între Don şi Doneţ, nu este prea accidentat dar trebuia totuşi să fim foarte atenţi ca să nu dăm peste un obstacol ceva mai mare care ar fi ţâşnit pe neaşteptate în faţa noastră.

După ce-am depăşit un mic râu din apropierea Morozovskaiei, orizontul s-a mai luminat puţin. Plafonul norilor se menţinea însă tot timpul foarte jos. Cu vreo cinci minute înainte de a ajunge la zona fixată, zăresc în faţă şi la stânga mea o coloană ce apărea foarte clar pe un drum ce şerpuia pe această suprafaţă înălbită. Cum nu eram departe de ea, fac semn lui Eugen şi ies din formaţie. Pentru a câştiga în viteză, vâr avionul într-un picaj uşor. Nu mai aveam mult până să ating acest obiectiv, când deodată reuşesc să identific pe cei care mărşăluiau.

— Nu bombarda, sunt români, îi strig lui Eugen, care fiind ocupat cu pregătirea elementelor de bombardament, n-a putut să vadă.

Ea era formată, în majoritatea ei, de căruţe şi oameni care mergeau pe jos. Părea să fie o trupă în retragere şi o parte dintre cei care se găseau în căruţe erau răniţi. Pentru cea mai mare parte dintre ei, războiul era terminat.

În acest timp, celelalte avioane, din cauza manevrei mele, erau acum la vreo două sute de metri înaintea noastră. La dreapta lor, zăresc satul.

— Tchernitchevskaia, mă anunţă Eugen.

Împing în plin maneta de gaze, încercând să-i ajung din urmă. Acum ningea mai puţin şi vizibilitatea era mai bună. Pe un drum ce venea dinspre nord, văd o coloană al cărei cap era deja intrat în sat. Capul patrulei noastre virează spre ea, dar imediat, fără a judeca prea mult, mi-am dat seama că se comite o greşeală.

— Ce fac ? îi strig lui Eugen.

Eram dotat cu o calitate foarte utilă: repeziciunea reflexelor mele, căci îmi făceam imediat planul de atac, apropiindu-mi elementele cele mai avantajoase. Astfel cum ei zburau, cele două avioane se expuneau focului lateral al întregii coloane care nu intrase încă în sat. Aceştia nefiind ameninţaţi direct, puteau să îndrepte un tir eficace contra lor. Era însă prea târziu. După felul cum atacau, nu puteau atinge decât capul coloanei care pătrunsese în sat.

În nici un caz nu puteam să-i mai urmez. Aş fi riscat să intru în exploziile bombelor lor. Pentru a evita, virez puţin la stânga. În acest timp foarte scurt, am o viziune teribilă: capul nostru de patrulă, a dispărut în flăcări în dosul primelor case ale satului. La vedera acestui spectacol, după ce-am tras o teribilă înjurătură, trec perpendicular pe deasupra coloanei, virez din nou la stânga şi intru în nori, având coloana la stânga mea.

În aceste câteva secunde, am apreciat imediat situaţia. Cea mai mare parte, dacă nu chiar toţi cei din coloană, având atenţia fixată pe cele două avioane, unul în aer şi altul în flăcări şi fiind şi derutaţi de exploziile bombelor lor, credeau, văzându-mă că am dispărut în nori, că nu voi mai reveni.

În situaţia de faţă, fiind foarte vulnerabil, pentru a diminua riscurile, am improvizat o metodă de atac. Aceasta nu era prevăzută în nici un regulament şi probabil că nu m-aş fi gândit la ea dacă nu aş fi studiat zborul fără vizibilitate.

Dacă ruşii au crezut că am fugit, atunci s-au înşelat, căci odată ajuns în nori, după ce-am atins o înălţime de o sută de metri, am pus avionul pe direcţie paralelă cu cea a coloanei, direcţie pe care mi-am fixat-o cu ajutorul aparatului girodirecţional (busola giroscopică), înainte de a intra în nori. Cu privirea fixată pe ceasul de pe manşă, zbor încă zece secunde, după care, print-un viraj la stânga de 180°, revin pe direcţia de marş a coloanei. După cinci secunde de zbor la orizontală, împing de volanul manşei şi ies din nori. Am căzut puţin la stânga coloanei, dar acum o aveam în faţa mea. După scurta apreciere pe care am putut s-o fac, ea se întindea pe o distanţă de vreo opt sute de metri. Acum împing manetele de gaz în plin şi îndrept avionul în lungul coloanei. Când am ajuns la vreo douăzeci de metri înălţime, îl pun la orizontală şi strig trăgătorilor:

— Încercaţi să trageţi fără întrerupere.

În aceste momente simt că am devenit agresiv. Cu fălcile încleştate, strângeam cu putere coarnele volanului manşei. Aveam acum în faţa mea inamici, care în cea mai mare dezordine, căutau în zadar să se îndepărteze de drum.

Am realizat o surpriză totală. Cele treizeci şi două de bombe de cincizeci de kilograme, au acoperit complet coloana. Tot timpul, foarte scurt dealtfel, cât am fost pe deasupra ei, am putut să văd cum soldaţii ei nu se îndepărtaseră de drum decât la vreo zece metri. Unii s-au culcat la pământ, în timp ce schijele atingeau pe cei care încercau să se mai salveze cu fuga. Cu toată tensiunea care-mi ţinea corpul ca într-o menghină, aud în surdină zgomotul mitralierilor de bord. La marginea satului, văd avionul doborât. Se oprise în curtea unei clădiri de forma unui "U". Din el n-am putut să văd decât o aripă şi o parte din fuzelaj, restul fiind în flăcări.

Virez puţin la stânga, nu pentru a fotografia - nu era momentul şi apoi distanţa nu convenea aparatului lui Eugen - ci pentru a vedea rezultatul. Totul era acoperit cu fum în curs de răspândire. Odată satisfăcută această curiozitate, am intrat în nori punând după aceea capul către bază.

La aerodrom, constat că celălalt avion, care în mod normal ar fi trebuit să fi aterizat înaintea mea, nu sosise încă. Chiar după patru ore, nu se vedea venind. Îl credeam pierdut, când spre seară, în timp ce executam un zbor de încercare cu un avion ieşit din atelier, îl văd cum vira, pentru a-şi lua panta de aterizare.

Mă bucura foarte mult reîntoarcerea camarazilor mei, fără însă să ştiu că zborul meu de încercare se va transforma într-o aventură cu totul stupidă. Trenul de aterizare refuza să asculte la comanda electrică. Din această cauză am fost surprins de noapte. Pentru a nu mă rătăci, norii fiind prea joşi, eram obligat să fac un dute-vino intr-un zbor în formă de "8", având grijă să trec întotdeauna pe deasupra aerodromului. Ar fi prea lung ca să explic senzaţia foarte neplăcută pe care am avut-o în aceste momente, căci dacă aş fi pierdut din vedere aerodromul, nu-mi mai rămânea altceva de făcut decât să iau înălţime şi să sar cu paraşuta.

Mecanicul de la atelier care era cu mine, a încercat să scoată trenul de aterizare cu ajutorul manivelei, dar nu avea forţa necesară să învingă rezistenţa cu care se opunea sistemul lui de zăvorâre. După mai multe încercări zadarnice, s-a aşezat obosit pe scaunul observatorului. Cât despre mine, din cauza întunericului, nu îndrăzneam să părăsesc postul de pilotaj. La rândul lui, pilotul automat era şi el în pană. Până la sfârşit, a trebuit să mă ridic şi să fac eu această manevră, lăsând avionul să evolueze singur. A fost însă foarte cuminte şi n-a început să se încline uşor pe dreapta decât în momentul în care am reuşit să deblochez trenul de aterizare.

La postul de comandă, am aflat că pe timpul atacului, când echipajul lui Nicolau cădea în flăcări, celălalt avion a fost şi el lovit şi că radiatoarele i-au fost găurite. Pe la jumătate de drum, din cauza temperaturii care devenise anormală, a aterizat într-un câmp unde s-au umplut radiatoarele cu zăpadă.

Mai aveam încă zece avioane disponibile. O altă parte dintre ele se găseau în ateliere de reparaţii. Unele, care aveau nevoie de reparaţii mai importante, au fost expediate la Novotcherkask. Numărul 30 cu care am executat atâtea misiuni, se găsea la Stalino unde trebuia să i se schimbe motoarele. În ceea ce priveşte forţa combatantă, grupul a fost redus la o treime şi germanii întârziau tot timpul cu înlocuirea avioanelor pierdute.

După cum am mai spus, dispuneam de o mare putere de distrugere şi pentru unele obiective, câteva avioane erau deajuns. Şi apoi, chiar puţini la număr, aripile româneşti trebuiau să fie întotdeauna prezente. Cunoşteam acum mentalitatea infanteriştilor. Trebuiau să ne simtă că suntem pe lângă ei, chiar cu un singur avion.

O parte din personal, a fost trimis la Novotcherkask unde trebuia să aştepte avioanele care vor ieşi din reparaţie. Ca rezervă, pe aerodromul nostru, nu ne-au mai rămas decât două echipaje, dar nu dintre cele mai bune. Nu se putea conta pe ele pe acest timp atât de rău.

Totuşi, până în acest moment, pierderile noastre n-au fost mari. Dintre toate cele dispărute, numai Nr. 20 a fost doborât de către vânătoarea rusească. Acesta a fost avionul lui Boldur care şi-a găsit sfârşitul pe aerodromul nostru.

În fine, atelierul a reuşit să repare două din avioanele noastre. După ce le-am încercat, le-am dus lângă stiva lor de bombe. Cum nu plecam niciodată mai mult de nouă avioane, aveam acum o mică rezervă.

După căderea echipajului lui Mircea Nicolau, am avut o discuţie cu comandorul. L-am rugat să raporteze generalului să nu ne mai trimită în formaţie, aceasta fiind foarte greu de manevrat în asemenea condiţii atmosferice. Mai ales asupra coloanelor inamice, se putea obţine un rezultat mai bun cu un singur avion, decât cu o patrulă. Mai întâi, trei avioane nu puteau să zboare în acelaşi timp pe deasupra unui drum. Dispuse în şir indian, cele două avioane care se găseau în urmă, riscau să intre în exploziile bombelor lăsate de cel sau cei care erau înaintea lui. Inutil să mai spun că, dacă s-ar fi atacat sub un unghi oarecare cu toată patrula, numai câteva bombe puteau să cadă pe coloană. Greutatea zborului cu un singur avion era mai mult din punct de vedere moral. În plus, din punct de vedere tehnic, pentru a realiza o surpriză atunci când norii erau la foarte mică înălţime, pilotul trebuia să fie un foarte bun maneveur al avionului lui. Din nefericire, nu toţi piloţii din grup puteau să-şi permită luxul de a face viraje prea accentuate cu acest avion încărcat cu două mii de kilograme de bombe şi cu două motoare care nu depăşeau două mii două sute de cai putere, pentru a putea reduce timpul de manevră şi a se plasa cu cea mai mare repeziciune în cele mai bune poziţii de atac.

*

* *

Acelaşi timp prost. Aceeaşi nori joşi care întunecau orizontul. Odată în aer şi în apropierea lor, vedera devenea şi mai redusă.

În această zi, când primul avion a plecat, mă găseam în bordeiul

meu. Nu l-am mai văzut. Avionul a fost pilotat de Raicea, acel băiat frumos după care a plâns atâta tânăra rusoaică din Tatsinskaia. Da, în această zi nu s-a mai întors la bază şi niciodată n-am mai auzit de soarta acestui echipaj. Cu el şi-a găsit moartea şi camaradul meu de promoţie, căpitanul Antonescu.

Al doilea echipaj care a urmat, a fost al meu cu misiunea de a bombarda obiective pe care le voi găsi la nord de râul Cir.

Până ce-am ajuns la această zonă, plafonul s-a menţinut foarte jos şi când am atins regiunea satului Tchernitchevskaia, zdrenţe de nori coborau câteodată până la vreo patruzeci de metri. Zburam într-o atmosferă de iad. Inima a început să-mi bată cu mai multă putere atunci când am trecut de râul Cir. Într-adevăr, nu ştiam încă din ce parte voi fi lovit. Totul în jurul nostru părea misterios şi plin de pericole, şi după aceea nu mai era vorba de a zbura pe deasupra unui obiectiv fixat dinainte şi să facem numai o singură trecere pe deasupra lui.

Au fost momente când vizibilitatea devenise aproape zero. N-am mai văzut decât la câţiva zeci de metri în faţa mea. Pericolul cel mare, era de a întâlni un obstacol neprevăzut. Din fericire, această situaţie n-a durat prea mult. Zdrenţele mari de nori, au început să dispară, dar fulgii de zăpadă ne împiedicau totuşi să vedem prea bine. Plafonul se menţinea jos la o înălţime de vreo cincizeci de metri. Deodată zăresc un drum ce nu era departe de direcţia mea de zbor. Virez brusc încercând să zbor paralel cu el. S-ar putea să găsesc pe el ceva interesant. Însă, din cauza condiţiilor proaste de zbor, a înălţimii şi a vitezei, chiar dacă am fi întâlnit un obiectiv, apariţia lui, ne-ar fi surprins şi n-am fi avut timp să-l bombardăm. Trebuia luată o decizie imediată în momentul când obiectivul ar fi apărut. La început, traiectoria bombelor acompaniază un timp avionul şi lăsate prea târziu, ele pot să cadă dincolo de obiectiv. In acest caz, eram obligat să revin pe deasupra obiectivului, cu toată lumea pregătită, dar nu eram sigur dacă îl voi mai putea găsi.

N-am găsit încă nimic. Virez cu vreo douăzeci de grade la stânga şi părăsesc drumul. Din cauza virajului prea înclinat, la un moment dat, am fost numai la câţiva metri de pământ. Redresez repede avionul şi-mi reiau zborul în imediata apropiere a norilor după care încep să zbor într-un dute-vino continuu descriind în aer un oval foarte alungit. N-aş putea să apreciez momentul când am căzut peste câteva maşini şi câţiva oameni pe care n-am putut să-i identific din cauza unui nor care tocmai s-a interpus între noi. Imediat după aceea, un avion ţâşni pe lângă mine. N-a lipsit mult să ne ciocnim. Nu l-am evitat decât graţie unui reflex imediat. Am reuşit însă să văd crucea neagră pictată pe fuzelajul lui. A fost un Heinkel german. Am virat după aceea, pentru a reveni pe deasupra maşinilor pe care le văzusem cu câteva secunde mai înainte. N-am putut să le bombardez nici de această dată, dar în cele patru sau cinci secunde cât am putut să le văd, am zărit lângă ele, zăcând în zăpadă câţiva morţi, sau răniţi sau poate erau doar oameni care s-au culcat la pământ pentru a se apăra. După căciula şi îmbrăcămintea lor, aceştia nu puteau să fie decât români.

Mă simţeam complet rătăcit şi aveam impresia că nici Eugen nu mai ştia pe unde ne găsim. O bună orientare era imposibilă, dar trebuia să reacţionăm.

— Să mergem spre nord, Eugene. S-ar putea să găsim condiţii mai bune de zbor. De ce să mai insistăm aici. Riscăm să bombardăm pe ai noştri.

Mă înfund în teritoriul inamic. Nu după mult timp, ajungem într-o zonă cu un plafon ceva mai sus şi cu avionul pe jumătate ascuns în nori. De vânătoarea inamică nu aveam nici o frică, căci ea nu putea să ne atace la această înălţime. Ar fi putut, în extremis, să ne atace pe la spate, dar nu cred că pe acest timp teribil, ar fi putut să fie prin zonă.

Zburăm acum pe deasupra unui câmp de o albeaţă lisă şi fără nici o pată. Nu după mult timp, zărim o coloană. Pentru a bombarda trebuia mai întâi să o identificăm.

Mă menţin tot timpul în imediata apropiere a norilor. Din când în când, intru prin zdrenţe de nori. Totuşi, aceste întreruperi de vedere nu mă puteau împiedica de a face o mică recunoaştere. Nu era decât o chestiune de câteva secunde, timp care îmi era îndeajuns pentru a-mi putea da seama de natura obiectivului ce mi-a ieşit în cale. Erau ruşi. O coloană de artilerie. Mai mult încă, îi văd cum în grabă încearcă să părăsească drumul. Cunoşteam tactica lor. Se culcau pe spate şi în această poziţie aşteptau să trec pe deasupra lor, ca după aceea să tragă în noi.

Printr-un viraj brusc făcut la dreapta, mă îndepărtez de ei. De altfel chiar dacă aş fi vrut, nu puteam să atac coloana în lungimea ei. Dacă aş fi insistat, din cauza distanţei mici aş fi căzut oblic pe ea.

Îmi refac în viteză un calcul. Când la Tchernitschevskaia am realizat surpriza, m-am simţit în plină libertate. Acum, trebuia să procedez la fel. Mai mult ca sigur că erau şi alte avioane care zburau în această zonă şi cu siguranţă că erau şi lupte terestre. Deci, nu numai eu eram acela care făcea zgomot pe deasupra acestei regiuni.

Toate simţurile mele lucrează la maximum. Trebuia să execut această manevră cu cea mai mare justeţe şi deci încă o dată după ceas.

După puţin timp virez la stânga ca să pot ajunge pe o direcţie paralelă cu cea a coloanei şi odată ajuns pe ea, intru în nori. Eram aproape sigur că şi de această dată voi realiza surpriza. Această manevră îmi dădea o mare încredere în mine. S-ar putea ca cei de jos, să nu aibă timp să tragă nici un glonte contra noastră.

Totul s-a petrecut ca şi în misiunea precedentă şi când am ieşit din nori, aveam coloana în faţa mea.

— Atenţiune, strig celor din spate.

Nu puteam să mai aştept nici un moment. Am ieşit prea just din nori. Împing de volanul manşei până ce ajung la douăzeci de metri înălţime. Apreciez în grabă, distanţa pe care o aveam până la obiectiv.

În faţă, panica este la culme. De la această înălţime atât de mică şi la viteza avionului, văd trupa alergând în cea mai mare dezordine spre maginile drumului. Era prea târziu. Zăresc tunurile, dar nu am timp să le

număr şi de altfel nici nu mă gândesc. Aştept cu emoţie, momentul când Eugen îmi va spune că a terminat. Nu îndrăznesc să privesc la tabloul de bord care indică căderea bombelor, căci eram prea jos. Venind din spate, se aud ca prin vis zgomotul mitralierelor de bord.

— Terminat!

De această dată îmi înfrânez curiozitatea şi nu mă mai reîntorc pentru a vedea ce-am făcut, ci intru imediat în norii din care nu mai ies decât atunci când am apreciat că sunt în siguranţă.

Trebuie să fac remarca: Nimeni nu mai cânta în avion ca în trecut. Fără nici o îndoială că echipajul meu, nu aprecia deloc singurătatea din aer şi nici aceste proceduri de atac care cereau ca bombardierul greu să se comporte ca un avion de asalt.

După aterizare m-am simţit mai obosit decât atunci când executam misiuni la mari înălţimi. După ce-am coborât din Heinkel-ul meu, n-am putut să mă abţin să nu arunc o privire de ură spre acest orizont posomorât, după care m-am întrebat: "Cât timp oare va mai dura această stare atmosferică?" Mi-am examinat avionul, dar n-am găsit nici o urmă de glonţ pe el.

Spre seară, am avut informaţii complementare asupra activităţii aeriene din această zonă. Numai în cursul acestei dimineţi, germanii au pierdut nu mai puţin de douăzeci de avioane. De altfel, am văzut eu însumi, în timp ce zburam pe deasupra acestei zone, un Messerschmitt 109 de vânătoare şi un Ju 88 care au aterizat pe burtă.

A doua zi, primul lucru pe care l-am făcut, a fost acela de a examina cerul. Nici o schimbare. In timp de pace, zborurile ar fi fost cu desăvârşire interzise. O misiune corectă executată pe un astfel de timp, putea foarte bine să fie considerată egală cu câteva sute de ore de zbor făcute pe un timp normal de aviaţia civilă şi încă sunt foarte modest. Fiind singuri în aer, am fi putut să trişăm. Nimeni, decât conştiinţa noastră nu ne putea controla. În una din aceste zile, am văzut o dâră de bombe ce nu explodase, într-un loc departe de front. Pământul scurmat de căderea bombelor încă nu fusese albit de zăpadă, ceea ce înseamna că acel echipaj le-a aruncat în grabă înainte de a ajunge la obiectiv. Cum însă această zonă evoluează avioane care aparţin celor trei naţionalităţi (română, germană şi rusă) nu voi şti niciodată căreia dintre ele a aparţinut. Cei care n-au avut ocazia să plece într-o astfel de misiune, să nu se mire. În această ambianţă unde neprevăzutul este stăpân, sunt caractere care ar putea să slăbească.

Am fost primul care şi-a luat zborul. Înainte de a decola, n-am uitat să-mi rod cu dinţii inelul pe care l-am cumpărat la Dresda. Era într-adevăr un fetiş, dar care îmi dădea o mare încredere în mine. A spune că toată viaţa mea depindea de acest inel ? Cu ocazia acestor misiuni, fel de fel de superstiţii puteau să ia naştere în mine. O spun fără nici o rezervă.

Ajung la Cir, peste care zbor într-o atmosferă din ce în ce mai rea. Vizibilitatea era mai rea ca cea de ieri. Nu mă opresc în această zonă, îmi continui drumul. Îmi spuneam că, dacă nu voi găsi nimic pentru a bombarda, atunci vom reveni cu toate bombele la aerodrom.

Zbor pe deasupra unui drum pe care zăresc două maşini şi câţiva oameni. Sunt ruşi. Virez, pentru a reveni pe deasupra lor. Din cauza plafonului care este prea jos, de această dată nu îndrăznesc să înclin prea mult avionul. Cu toată aprecierea mea, ar fi trebuit să mă găsesc din nou pe deasupra obiectivului pe care îl văzusem, dar nu l-am mai găsit. În aceste momente, regretam că nu aveam o armă fixă la botul carlingii, o armă care să fi fost capabilă de a fi manevrată cu un trăgaci de pe volanul manşei. Constructorul, probabil că nu s-a gândit niciodată că vom executa cu acest avion misiuni de asalt. Mitraliera din bot, după cum am mai amintit, nu putea să fie manevrată de Eugen care trebuia să rămână la postul lui de bombardament şi după aceea un mitralior suplimentar, ne-ar fi redus încă şi mai mult din vizibilitatea noastră. Eram deci, în această parte, lipsit de un mijloc pe care îl găseam acum atât de necesar pentru a-mi mări agresivitatea şi curajul. Ferestrele din plexiglas ale carlingii groase de numai doi milimetri, nu puteau să-mi ofere nici o apărare. Această parte fiind, deci, foarte vulnerabilă, avea ca urmări directe un sentiment de nesiguranţă, în special pentru pilot, care putea diminua stăpânirea lui de sine.

Nu mai insist şi de acord cu Eugen, iau direcţia nord. Timpul rău se menţinea. Nu mai ningea, dar din cauza plafonului prea jos, aveam impresia că este crepusculul de seară. De câteva ori am fost obligat să zbor la rasul câtorva coline. Acum când nu vedeam decât la câteva duzini de metri în faţă, eram şi mai atent. Dacă un obstacol ne-ar ieşi întâmplător în cale ?! În aceste momente nu mă gândeam la inamic, ci toată atenţia mea era fixată la pilotajul avionului. Din cauza acestui zbor care era nu numai periculos dar chiar şi foarte enervant şi obositor, la un moment dat m-am gândit să abandonăm.

— Mai mergem încă puţin, Eugene şi dacă nu găsim nimic, ne reîntoarcem.

În fine, orizontul se deschide. Plafonul era ceva mai sus şi puteam să zbor la o înălţime de vreo cincizeci de metri. Totuşi evit drumurile. Aveam de altfel un câmp vizual destul de suficient pentru a putea vedea şi lateral. Menţin avionul în apropiere de nori. Din cauza zdrenţelor care se detaşau din ei, eram pe jumătate ascuns. După puţin timp, zărim la stânga un mic sat. Pe un drum şi în imediata apropiere al satului, oamenii şi trei vehicule, se pregăteau să intre în el. S-ar putea ca ceea ce vedeam să nu fie altceva decât coada unei coloane care intrase deja în sat.

Din nou nervii încep să lucreze la maximum şi din nou încep să făuresc planul meu de atac. Chiar dacă vânatul va fi de mică valoare, vom bombarda aici. Eugen este de acord. Odată ajunşi la înălţimea satului, intru în nori. Speram să realizez din nou o surpriză. Prin poziţia pe care o aveam faţă de sat, această manevră va fi foarte uşoară.

— Atenţiune ! Voi veţi începe să trageţi atunci când vă voi spune, strig celor din fundul avionului.

Acum, privirile mele sunt fixate pe ceas şi pe instrumentele de bord. După zece secunde virez cu 180°, zbor la orizontală încă cinci secunde după care ies din nori. Am căzut însă prea aproape de sat. Pentru a putea remedia, printr-o mişcare bruscă, îndrept avionul către

centrul satului în care zăresc câteva maşini. Nu mai este nici un moment de pierdut. Nu mai puteam bombarda în dâră fiindcă căzusem sub un unghi prea mare faţă de drumul principal al satului pe care am văzut din nou câteva maşini şi atunci trag la repezeală de maneta "Lasă tot", strigând şi celorlalţi din fund să tragă fără încetare. Eugen a avut aceeaşi idee ca şi mine, căci mâinile noastre s-au întâlnit pe această manetă. Din cauza caselor, n-am coborât mai mult decât la vreo treizeci de metri. Totuşi în afară de câteva maşini şi căruţe, am timp să zăresc şi câţiva oameni care încercau să se salveze. Dar unde? Din spate aud tot timpul ţăcănitul mitralierelor. Imediat ce-am depăşit satul, ajung într-o zonă care nu avea nici un drum, după care virând puţin la stânga, mă uit prin ferestrele carlingii. Tot centrul satului era o mare de fum. Un foarte bun bombardament. Treizeci şi două de bombe de cincizeci de kilograme căzute în mijlocul acestui sat.

După ce-am aterizat, am adus la cunoştinţă comandorului de timpul pe care l-am găsit pe deasupra frontului. După mine, n-a mai fost trimisă nici o misiune.

*
* *

Bătălia de la Cir era în curs şi un număr redus de unităţi germane şi câteva unităţi care mai rămăseseră din armata a treia română,au reuşit la un moment dat să oprească înaintarea inamicului. Cu această ocazie, Escadra de Stukas-uri din care făcea parte grupul marelui as al aviaţiei germane în picaj, Hans Rudel, a fost salvat la Obivskaia prin rezistenţa înverşunată a soldaţilor români de sub comanda maiorului Răşcănescu, acelaşi pe care l-am ajutat la Raspopinskaia. Pentru acest din urmă fapt de arme, maiorul Răşcănescu a primit pe loc decoraţia "Ritte Kreutz" (Cavaler al Crucii de Fer). A fost primul ofiţer care a primit această distincţie de război. Însă totul mergea prost. Stalingradul era în curs de a fi încercuit. Cu toată această situaţie, moralul nostru se menţinea, idea de fatalitate intervenind ca un fel de contraexcitaţie. După această ultimă misiune a mea, au fost zile când nu s-a mai zburat deloc.

Cerul era acoperit şi nori negri şi joşi pluteau la o înălţime de vreo trei sute de metri. Nu erau compacţi şi printre spărturile dintre ei se puteau vedea piscurile ce se ridicau până la mari înălţimi. Aspectul lor nu era deloc frumos şi după aceea nici un indiciu nu ne venea în ajutor, pentru a ne da seama de viitoarele lor transformări.

Dormisem foarte prost şi m-am sculat cu un foarte puternic sentiment de nelinişte. Mai mult încă, în timpul când îmi făceam toaleta, am constatat că inelul meu s-a crăpat din cauza frecărilor de cornul volanului manşei. "Semn rău", îmi spun. N-aş vrea să insist asupra acestui eveniment, dar voi reveni, ceva mai târziu, asupra lui. Când i-am spus lui Eugen, el a început să râdă cu hohote.

Era o zi când n-aş fi vrut să mă duc în misiune. În plus, boala mea de ochi se manifesta mai rău ca niciodată. Ochii mă dureau foarte tare şi pe deasupra erau foarte roşii.

La aerodrom, când am fost numit să plec, n-am spus nimic. Într-adevăr această boală mă jena foarte mult în timpul pilotajului, dar nu puteam refuza.

Trebuia să bombardăm o mică zonă din nord-estul Oblivskaiei unde au fost descoperite mari masări de trupe inamice. De această dată nu ne mai duceam la noroc: observatorii şi-au notat cu grijă pe hărţile lor acest obiectiv. Cum aviaţia inamică a fost semnalată în acea zonă, s-a decis că pe a noastră s-o găsim acolo în zbor de interdicţie.

Ne-am luat zborul, nouă avioane. Era tot ce ne mai rămânea ca disponibil. Duceam cu noi două sute optzeci şi două bombe de cincizeci de kilograme, cantitate suficientă pentru obiectivul dat.

Până la zonă am evitat norii groşi care se interpuneau în faţa noastră şi în care nu puteam intra din cauza zborului în formaţie. În drum, am avut norocul de a găsi câteva culoare pe care le-am putut urma foarte uşor. De o parte şi de alta a lor, vârfurile norilor care formau pereţii lor, se ridicau până la cinci sau şase mii de metri. Aceste culmi înălbite de razele soarelui, formau un ansamblu foarte frumos care, în timp de pace, m-ar fi predispus la visare, dar acum situaţia se prezenta altfel. Acceptam totuşi cu bucurie prezenţa lor, de multe ori îi iubeam, mai ales atunci când mă gândeam la un eventual atac din partea vânătoarei inamice. În asemenea cazuri mă simţeam în largul meu atunci când îi vedeam prin apropierea mea. Acum fiind în formaţie nu-mi puneam deloc această problemă, dar după bombardament, situaţia putea să se schimbe. Până acum am avut noroc cu manevra pe care am descris-o, dar s-ar putea să dau peste unul mai şmecher decât mine.

În fine, pe deasupra zonei, am găsit o mare spărtură care ne-a permis să luăm în linişte obiectivul în lungul lui.

De la această înălţime de o mie cinci sute de metri, zăresc oameni care se mişcau pe lângă liziera formată din arbori ai unei grădini. Cum atmosfera era clară, ei apăreau foarte distinct pe pământul acoperit de zăpadă. Atât de bine se vedea încât, cu toate că ochii mă dureau foarte rău, la un moment dat, am văzut o patrulă de oameni care încerca să se răspândească. Nici o urmă însă de vânătoarea noastră de protecţie. S-ar putea ca în aceste momente să fie ascunsă de vederile noastre, din cauza norilor.

În aer totul părea calm: nici explozii de antiaeriană şi nici vânătoarea inamică. S-ar putea să nu avem nici o surpriză. Totuşi spun celor din fund să fie atenţi.

Capul coloanei, virează uşor la stânga pentru a lua direcţia de bombardament. Acum sunt sigur că cei de jos şi-au dat seama de intenţia noastră, dar nu vor avea timp să se îndepărteze prea mult.

Bombardamentul s-a desfăşurat într-o ordine perfectă, în afară de ceea ce mă privea pe mine, ca avion fotograf, căci în momentul când eram în curs de a lua fotografii, două JAK-uri au ţâşnit de după un nor. În nici un caz nu mă mai puteam lua după coloană, ea fiind prea departe de mine. Mă uit în jurul meu pentru a-mi da seama de situaţie. Masa de nori care era cea mai apropiată se găsea spre sud. În acest timp, vânătorii

erau în curs să vireze pentru a-şi lua direcţia de atac. Profit de această ocazie şi printr-un viraj acrobatic, mă îndrept spre nori, intru după aceea în ei şi redresez avionul într-o lipsă totală de vizibilitate. Este mai mult ca sigur că această manevră - de a intra în nori, cu avionul aproape la verticală - ar mira pe un aviator de meserie, care s-ar putea gândi la soarta aparatelor de poziţie care în aceste momente sunt complet deranjate, dar războiul m-a învăţat şi acest lucru. Aveam însă grijă de a redresa avionul, imediat ce-am intrat în nori, pentru a nu da ocazia organelor care controlează echilibrul organismului de a se obişnui cu direcţia virajului. Acest pericol este cunoscut de către aviator, atunci când începe antrenamentul în zborul fără vizibilitate.

Din prudenţă, căci puteam cădea din nou peste vânători, nu schimb imediat direcţia, ci îmi continui zborul spre sud în masa de nori în care am intrat. Trebuia să fiu la o bună distanţă de zona unde am fost interceptat de către ruşi.

După cinci minute, cer lui Tomescu să intre în legătură cu staţia noastră terestră, după care îi cer un relevment radio. După gradele pe care mi le-a comunicat, îmi dau seama că ceva nu este în regulă.

— Tomescule, tu eşti beat? Ai prins un post rusesc.

Ah, şmecherii! Nu puteam să mă înşel. Aveam la dispoziţie două mijloace ca să controlez eroarea lui Tomescu: busola magnetică şi giro-direcţionalul. În aceste momente, indicaţiile lor erau aceleaşi. Deci remarca mea era justă. Virez cu 90° la dreapta luând direcţia către vest, după care aştept ca Tomescu să intre în legătură cu postul nostru terestru.

Nu era pentru prima oară când ni se întâmpla acest lucru. Ştiam cu toţii că, noi, piloţii, trebuia să verificăm indicaţiile pe care ni le dădea radiotelegrafistul. Din cauza unui post foarte apropiat ca lungime de undă de al nostru, ei puteau să se înşele. Cum nu aveau la dispoziţia lor nici hartă şi nici busolă, cei din fund nu puteau să ştie unde ne găseam şi nici în ce direcţie zburam. În acest caz, dacă radiotelegrafistul se înşela, el nu era deloc vinovat, în schimb pilotul, trebuia să fie foarte atent atunci când se găsea în astfel de situaţii. Ruşii dispuneau de posturi aranjate de aşa manieră, că o confuzie era mai tot timpul posibilă. Dacă aş fi urmat indicaţiile date de către Tomescu, ajungeam cu siguranţă drept la inamic.

Încep să cobor. Cu toate că în această parte a Rusiei, terenul nu prezintă decât foarte mici asperităţi, ajungând la vreo sută de metri înălţime şi nevăzând încă nimic, am început să mă îngrijorez. Continui totuşi să cobor. Nici urmă de vizibilitate. Sunt tot timpul în nori. Probabil că mă găseam în masa compactă pe care am văzut-o înainte de a decola şi care acum s-a deplasat spre sud sau s-ar putea prea bine ca între timp condiţiile atmosferice să se fi schimbat.

Sunt din ce în ce mai îngrijorat şi mă aştept ca dintr-un moment într-altul să mă ciocnesc de vreun obstacol. Cu privirea fixată pe aparatele tabloului de bord, continui să cobor. În fine, pe la vreo patruzeci de metri înălţime, văd pământul. Am căzut exact pe deasupra

unui drum. Am avut norocul că nu am spart plafonul pe deasupra unei suprafeţe acoperită de zăpadă proaspătă, căci din cauza fulgilor ce cădeau, din cauza lipsei de diferenţe de culori şi mai ales pentru că mi-ar fi trebuit un timp până ce vederea s-ar fi obişnuit cu lumina, aş fi putut lovi pământul sub un unghi sau chiar să percutez vreun obstacol ce tocmai în acel moment mi-ar fi ieşit în cale.

Cu toate că vizibilitatea era aproape zero, acum mă simţeam în siguranţă. După puţin timp fulgii de zăpadă au început să devină mai rari şi plafonul norilor ceva mai ridicat.

După câtva timp, la stânga mea, n-aş putea spune de unde şi când, a apărut un Potez 63 de bombardament uşor, ce purta nr. 17. Probabil că se rătăcise şi el. Acum, el zbura la o mică distanţă de Heinkelul meu.

Timpul, aşa zis bun, din nefericire, n-a durat prea mult. Vizibilitatea a devenit din nou proastă şi fulgii de zăpadă m-au obligat să mă apropii din nou de pământ. Cer tot timpul lui Tomescu ca să-mi dea relevmente. După rapida lor variaţie, îmi dau seama că nu sunt departe de aerodrom. Dar unde ? La un moment dat, zăresc câteva butoaie de benzină, dar n-am putut să văd ce este mai departe de ele. Eram sigur că mă găseam prin apropierea aerodromului, dar în nici un caz nu puteam să ştiu pe ce parte a lui. După câtva timp, micşorarea sunetului în cască, sunet provocat de funcţionarea aparatelor de radio, mă anunţă că mă îndepărtez de aerodrom.

Vizibilitatea a devenit din nou foarte rea. Cel mai mare pericol îl prezenta acum silozul de cereale care era în gara oraşului. Pentru a-l evita ar fi trebuit să urc, dar nu puteam să intru în nori şi după aceea trebuia să ţin cont şi de Potezul care se ţinea ca un scai de mine.

Virez cu 180° şi revin pe vechea mea direcţie. Acelaşi lucru. Nici de această dată n-am reuşit să trec pe deasupra aerodromului. S-ar fi putut să fi zburat pe lângă una din marginile lui dar din cauza densităţii fulgilor de zăpadă mi-a fost imposibil să fac o diferenţă între aerodromul propriu-zid şi terenul care îl înconjura. Numai dacă aş fi văzut avioanele sau corturile aş fi putut avea siguranţa că este aerodromul nostru. Aş fi putut să mă îndepărtez încă odată la o bună distanţă de el, acolo unde relevmentele nu variază atât de repede şi după aceea să dau o mai mare atenţie zborului de apropiere dar şi în acest caz mi-ar fi trebuit să am, în apropiere de aerodrom, puţină vizibilitate şi să pot vedea o bună parte de teren.

Simţeam pişcături în ochii mei bolnavi şi din cauza lacrimilor au fost momente când n-am mai văzut nimic.

— Eugene, să ne îndreptăm spre vest. Poate că pe acolo vom găsi condiţii mai bune de zbor, după care vom vedea ce trebuie făcut.

Potezul nu m-a părăsit nici o clipă. (Mai târziu am aflat că el a fost pilotat de către adjutantul Mocanu). Ca să nu mă piardă din vedere, am evitat orice manevră bruscă, dar de câtă benzină dispunea el? În orice caz, nu putea să aibă atâta cât Heinkelul meu care cu rezervoarele pline, putea să zboare zece ore în regim economic.

După câtva timp, am ajuns pe deasupra unei zone unde plafonul

era ceva mai ridicat: vreo sută de metri. Nu mai ningea. Acum puteam să văd la o bună distanţă în jurul meu. Nu-mi mai continui zborul spre vest ci fac un mare viraj pe deasupra acestei zone în speranţa că voi găsi un teren bun pentru avionul meu.

Într-un zbor continuu şi sub formă de cerc, evoluez pe deasupra câtorva sate care nu erau prea îndepărtate unele de altele. Fapt însă bizar. Printre ele şi chiar în imediata lor apropiere se vedeau ruini care păreau să fie resturi de ziduri de clădiri. După cum păreau, în nici un caz nu puteau să fie rezultatu unor distrugeri recente. Ceva mai târziu am aflat că, aici, pe timpuri a izbucnit o epidemie de ciumă bubonică şi că autorităţile ruseşti de pe atunci au hotărât să le ardă cu tot ce era în ele. Nici un om şi nici un animal n-a scăpat.

Nu găsesc nimic bun pentru a putea pune avionul meu. Terenurile erau prea mici ca să-mi poată permite o aterizare. În acest timp, Potezul m-a părăsit. "Pană de benzină", mi-am spus. Înspre vest zăresc o vale. Malul ei dinspre vest şi deci cel opus nouă era destul de înalt şi dispărea complet în nori. Aceasta, nu putea să fie decât valea Doneţului. În unele deplasări ale mele, zburasem deja pe deasupra acestei regiuni dar nu-mi puteam aminti decât de unele aspecte mai interesante ale terenului. Către sud, la vreo două sute cincizeci de kilometri se găsea oraşul Novotcherkask.

Iau această direcţie şi zbor până ce malul drept al văii a început să piardă din înălţime. Încă puţin şi culmea lui a început să se detaşeze de nori. Din acest moment, schimb din nou direcţia şi mă îndrept spre vest. După câţiva kilometri, ajung pe deasupra unui sat, pe ale cărui drumuri zăresc camioane Ford ce purtau cocarda românească. La stânga lui era un teren destul de mic dar pe care puteam să încerc să aterizez. După ce mai întâi printr-un viraj m-am asigurat că nu este nici o groapă, mi-am luat direcţia de aterizare. Însă în timp ce rulam, un fel de dispariţie a terenului ce nu era prea departe în faţa mea, m-a obligat să frânez din toate puterile. Fiind încă în plină viteză, avionul din cauza efortului meu, avea din când în când tendinţa să capoteze, dar până la sfârşit am reuşit ca prin joc de frâne şi volan, să-l opresc fără accident. Numai după ce ne-am dat jos şi am examinat terenul, am putut constata că ne mai trebuiau încă vreo patruzeci de metri şi ajungeam într-o mică vale, unde avionul ar fi fost destul de bine avariat.

La un moment dat îmi aduc aminte că atunci pe când treceam prin fuzelaj, am văzut mitralierele scoase de pe turelele lor. Ioan Gheorghe ştiind din cauza intercomunicaţiei generale că ne-am rătăcit şi prevăzând un aterizaj forţat la inamic, a organizat apărarea noastră. El m-a asigurat că echipajul s-a decis să nu se predea şi să lupte până la ultimul cartuş. Nu le-am spus nimic, dar în sufletul meu am fost foarte emoţionat de atitudinea lor.

Pe un drum ce ducea în sat, a apărut o maşină germană. Din ea a coborît un căpitan în vârstă care mi-a spus că satul se numeşte Alexandrovska. După ce, cu ajutorul hărţii, mi-am stabilit itinerarul, mi-am reluat zborul. Chiar dacă la aerodrom timpul prost încă se

menţinea, nu puteam să rămân aici. Din cauza frigului şi neavînd nici un aparat ca să le încălzesc, motoarele s-ar fi răcit de aşa natură că mi-ar fi fost imposibil să le mai pornesc.

Odată ajuns la Lihaia, iau direcţia spre est şi trec pe deasupra podului de peste Doneţ. Fulgii de zăpadă au început să-şi facă din nou apariţia şi vizibilitatea să devină din ce în ce mai proastă. Zbor la câţiva metri pe deasupra stâlpilor de telegraf ai căii ferate care ducea la Tatsinskaia şi pe care nu trebuia s-o pierd din vedere. La această înălţime zbor pe deasupra gărilor care mai toate erau pline de oameni şi materiale de tot felul. Neştiind dacă nu cumva sunt rus, îi vedeam cum în cea mai mare grabă încercau să se salveze.

Atmosfera a devenit şi mai proastă şi orizontul din ce în ce mai aproape. Din nou nu mă simt deloc în largul meu. Sunt contractat tot timpul şi mă întreb dacă nu cumva la un moment dat nu-mi va ieşi în faţă un obstacol pe care nu voi avea timp să-l evit. Mă forţez totuşi să-mi păstrez mintea clară şi să nu pierd noţiunea timpului. Într-adevăr, cu toate că încă n-am văzut-o, mă întrebam, fără să vreau, dacă n-am trecut de Tatsinskaia şi dacă n-am ajuns pe deasupra liniilor inamice. Numai un aviator care a avut ocazia să cunoască asemenea condiţii atmosferice, ar putea să-şi dea seama ce înseamnă a zbura atât de mult timp cu viteza de trei sute de kilometri la oră la o înălţime de treizeci, patruzeci şi cincizeci de metri în timp ce ninge şi nu se poate vedea înainte decât la vreo două sau trei sute de metri.

Dintr-odată, calea ferată o luă spre dreapta. Pentru a o urma, curba fiind prea mică, bag avionul într-un viraj foarte strâns. Trebuie să spun că, la joasă înălţime, aceste viraje prea înclinate sunt foarte periculoase din cauza avionului care are tendinţa să gliseze (la înălţime, acest lucru n-are o prea mare importanţă). Din fericire, această situaţie nu durează mult; mi-am dat seama că această cale ferată a înconjurat panta unei coline a cărei culme se pierdea în nori. Dacă n-aş fi urmat această curbă, din cauza fulgilor de zăpadă ce formau o pânză albicioasă şi continuă ce unea norii cu versantul colinei, nevăzînd-o la timp, aş fi putut s-o percutez în plin. În fond, aşa cum s-a întâmplat, totul n-a fost decât o chestiune de noroc.

Zburând tot timpul în această atmosferă de iad, ajung, în fine la Tatsinskaia. Am zburat numai la stânga căii ferate, ştiind că de cealaltă parte, în gara oraşului, se găsea silozul de cereale. Vizibilitatea era totuşi ceva mai bună decât pe timpul primelor mele tentative de aterizare aşa că atunci când am trecut prin dreptul lui, l-am văzut destul de bine. Ningea încă, dar fulgii erau rari.

Virez la dreapta şi în câteva secunde ajung pe deasupra aerodromului pe care nu trebuia să-l pierd din vedere. Totuşi nu era încă atât de uşor. Din cauza lacrimilor şi a lipsei de orizont, neputând să mă orientez şi nici să virez corect, îi strig lui Eugen:

— Eugene, condu-mă tu, căci pierd aerodromul din vedere. Nu pot să mă uit în acelaşi timp şi la aparatele de bord şi la teren.

În fine, cu ajutorul lui Eugen, am putut să-mi iau direcţia de

aterizare, dar acum s-a ivit o altă dificultate. De unde începe pista? Totul era acoperit de zăpadă proaspătă. Totuşi după poziţia atelierului de reparaţii care îmi putea da unele indicii, am reuşit să aterizez.

La apropierea noastră, cei care se găseau în faţa cortului comandantului de grup, ne-au ieşit în cale. Primul a fost comandorul Iosifescu care ne-a spus că în timpul când noi ne învârteam pe lângă aerodrom, nu ne-a văzut, dar a ştiut că suntem noi după zgomotul bine cunoscut al Heikelelor noastre tip Dora. Presimţirile mele? Ele nu s-au confirmat decât pe jumătate.

A doua zi, zborurile au fost interzise. Nu mai ningea, dar plafonul era atât de jos încât părea că el atinge pământul nu mai departe decât la marginile aerodromului. În acest timp, ruşii au trecut de râul Cir. După unele zvonuri, ei nu mai erau decât la vreo cincizeci de kilometri de noi. Efortul lor era dat acum la vest de Morozovskaia pe care voiau s-o facă să cadă prin încercuire. Cu toate acestea, noi, bombardamentul greu n-am primit nici un ordin pentru a ne retrage pe un alt aerodrom mai îndepărtat.

Câteva zile mai târziu am aflat că inamicul nu mai era decât la vreo treizeci de kilometri şi că tancuri în misiuni speciale sau chiar rătăcite şi-au făcut apariţia numai la vreo zece kilometri de noi. (Am spus "rătăcite" fiindcă pe timpul atacului de la Don, din cauza ceţii, câteva din ele au ajuns departe în dosul liniilor noastre şi unde din cauza lipsei de benzină au fost făcute prizoniere. Dar nu insist asupra lor, aventurile lor fiind doar incidente fără prea mare importanţă.)

Deci, după cum am amintit mai sus, noi, bombardamentul greu, trebuia să mai rămânem pe acest aerodrom. În afară de bateria antiaeriană de tunuri Bofors care apăra partea din aerodrom ocupat de grupul nostru, mai dispuneam de o Companie de Pază echipată nu pentru un atac dat în toată regula, ci numai contra unor eventuale încercări de sabotaj din spatele frontului. Cât despre noi ceilalţi, adică personalul grupului, nu dispuneam decât de revolvere "Beretta" care nu erau bune decât atunci când doi adversari ar fi fost la o distanţă mai mică de douăzeci de metri şi atunci trebuiau să fie trăgători de elită. Cu toată această situaţie, comandantul Corpului Aerian a declarat faţă de câţiva ofiţeri superiori că el va lupta până la ultima bechie şi că va pleca ultimul de pe acest aerodrom. Ca urmare, din cauza acestei decizii l-am numit "Generalul Bechie".

În fine, pentru a înlătura orice act de surpriză, ne-am mutat din nou pe aerodrom. Cu această ocazie, am observat un lucru foarte curios şi anume că mai toţi locuitorii au regretat plecarea noastră. Comandorul Iosifescu a dat ordin ca tot materialul să fie triat şi ca o parte din el să fie încărcat în camioane. Măsuri luate pentru a preîntâmpina o plecare precipitată. Deci inamicul nu mai era atât de departe.

În cursul uneia dintre aceste zile, a avut loc un episod şi mai semnificativ: o coloană germană care mărşăluia pe drumul ce ducea la Morozovskaia a fost surprinsă de câteva tancuri ruseşti şi pusă într-o totală derută. O parte din această coloană a ajuns până la noi în completă

dezordine, dar fără să se oprească. Soldaţii noştri prinşi şi ei de panică, au încercat să se ia după ei şi cu chiu cu vai am reuşit să-i calmăm şi să-i aducem înapoi.

În aceeaşi zi, am înţeles că întârzierea noastră prin aceste locuri nu mai avea nici un rost. De pe platoul pe care era stabilit grupul nostru, urmăream cu privirea pe un ofiţer român de geniu, care la vreo şase sute de metri, strângea, într-un câmp, linii telefonice. Deodată, dinspre nord, au ţâşnit două tancuri ruseşti. După ce mai întâi, printr-o lovitură de tun i-au distrus maşina, l-au obligat apoi, să urce în unul din tancurile lor. Totul s-a petrecut sub ochii noştri, dar n-am putut să facem nimic pentru a-l salva. Bateria germană de tunuri Ju 88 era plasată de cealaltă parte a oraşului, iar a noastră n-a tras nici ea, probabil din cauza ofiţerului care a fost luat prizonier. Neputincioşi, i-am urmărit pe ruşii care plecau cu prada lor, până ce nu i-am mai văzut. Încă un indiciu că situaţia noastră era una dintre cele mai precare.

Tot în una din aceste dimineţi, am avut o altă surpriză. Pe unul dintre cei doi montanţi ai ampenajului unui Ju 52 care efectua aprovizionări şi evacuări de răniţi de la Stalingrad, se vedea un obiect ce părea să fie o paraşută pliată. Numai după aterizare, ne-am dat seama că nu era vorba decât de un soldat ce s-a agăţat de acest motant. Era complet îngheţat şi după ce a fost desprins de fier a fost supus unui regim progresiv de dezgheţare. Mai târziu, am aflat că şi-a revenit complet la starea lui normală. Un altul, care a încercat să se salveze prin acelaşi procedeu, a căzut în timpul decolării.

*
* *

18 decembrie. Către orele nouă, am fost trimis în misiune la nord de Calaci. Drept coechipier: echipajul Petcu-Oncioiu.

Era foarte frig şi aerul ce ieşea din plămâni, forma bucle mari de vapori albi în faţa gurii.

Înainte de a părăsi stiva de bombe, îmi rod ca de obicei inelul. Faptul că s-a crăpat, mă ţinea într-o continuă nelinişte. În ultimul timp, am fost retras şi-am evitat să discut şi cu cei din echipajul meu.

Când ni s-a dat ordinul de misiune, cerul de pe deasupra aerodromului era acoperit, dar pe măsură ce ne apropiam de linia frontului, norii deveneau din ce în ce mai subţiri şi când am ajuns la Cir atmosfera era foarte clară. Un soare luminos şi vesel înălbea şi mai mult zăpada ce acoperea pământul şi natura în toată simplicitatea ei părea încă şi mai misterioasă. Cu toate că mai înainte am plecat de multe ori numai de unul singur sau în formaţii mici de două sau trei avioane şi fără vânătoare de protecţie, de această dată mă simţeam foarte neliniştit.

Nu mă apropii prea mult de Don, ci virez la stânga trecând peste Cir. Cât puteam să văd cu ochii, cerul albastru, zăpada scânteietoare şi silonată pe ici pe colo de cărări şi drumuri, norii negri compacţi în depărtare, nimic altceva nu părea să tulbure zborul nostru către est. Un spectacol de toată frumuseţea, dar care-mi mărea şi mai mult neliniştea.

Tot timpul aveam impresia că dacă de această dată voi fi atacat, nu voi mai fi în stare să mă apăr. Aveam o stare de spirit cu totul specială pe care nu puteam s-o definesc. Mai mult încă, în aceste ultime zile mi-am adus aminte de Holban, de Nicolau şi de Ştefănescu. În seara care a precedat căderea lui, am fost să-l văd pe Holban. Era un om cu trăsături regulate care dădeau feţii o expresie de mare energie.

— Nu-i aşa că sunt un om frumos? ... N-ar fi păcat să mor?, îşi spunea el admirându-se într-o oglindă.

Mi-am adus apoi aminte de scena care a avut loc în faţa porţii bordeiului meu, când înainte de a pleca în ultima lui misiune, Nicolau dormea în plin frig, având lângă el pe Gabor, care părea că-i face de santinelă. Şi după aceea Ştefănescu! În momentul când i-am spus să nu mai zboare, n-am avut oare un presentiment că va muri?

Alung din minte aceste amintiri şi încerc să nu mă mai gândesc decât la misiune.

Intru în plin pe deasupra zonei inamicului la o înălţime de numai două mii de metri cu Petcu care se ţinea în imediata mea apropiere. Deodată, în faţa noastră, pe un drum, zăresc capul unei coloane ce venea dinspre nord. La vederea ei, simt cum toate simţurile mele reveneau la starea lor normală, adică cea pe care am avut-o întotdeauna atunci când am avut inamicul în faţă. Mă uit mai atent la această coloană. Capul ei era format numai din oameni care, aranjaţi pe două linii pe cele două margini ale drumului, se îndreptau spre sud. Coloana era foarte lungă, dar nu aveam timp să văd unde se sfârşea.

În grabă, combinam planul noastru de atac. Nefiind prea departe de ea, din cauza singurătăţii din jurul nostru, a neliniştii mele şi deasemeni pentru a scurta din timp, de această dată, mă decid să bombardez sub un unghi foarte mic, pentru a fi sigur că un număr maxim de bombe a căzut peste ea. Eugen este de acord.

Văd cum cei din coloană încep să părăsească drumul. Cu atât mai bine. Bombele noastre îşi au şi ele împrăştierea lor. Când momentul de lansare al bombelor a sosit, ei nu se îndepărtează decât cu câţiva zeci de metri. După ce şi celălalt avion a bombardat, virez uşor la stânga.

De această dată n-aş fi dorit să luăm fotografii, dar acest joc periculos ne-a devenit deja obişnuinţă. După ce m-am asigurat că nu era nimic suspect pe lângă noi şi după ce şi Tomescu mi-a răspuns că nu vede în aer nici un avion inamic, mă reîntorc pe deasupra coloanei. După câte am putut să apreciez la prima vedere, o bună cantitate de bombe şi-au atins ţinta. Imediat ce Eugen a luat fotografii cu viteza lui obişnuită, mă iau după celălalt avion pe care am reuşit să-l ajung după ce-am trecut de râul Cir. În drum, îi spun lui Eugen că în această misiune nu m-am simţit deloc în largul meu, dar ca de obicei el a început să râdă.

— Tomescule ! Anunţă la aerodrom că la nord de Calaci o coloană lungă de oameni se îndreaptă spre sud.

Mi-am spus că acum ar fi fost momentul să fie trimise toate avioanele de care mai dispunea Corpul Aerian, dar după ce-am ajuns la aerodrom am constatat că nici unul dintre ele nu şi-a luat zborul.

În timpul absenţei noastre, şi-au făcut apariţia noi vizitatori care însă erau numai în treacăt. Era o unitate de avioane de legătură, cât şi Potezurile 63 din Morozovskaia. După ele au urmat grupul de vânătoare IAR 80. Primele două unităţi n-au rămas mult, ci după ce s-au alimentat şi-au reluat zborul îndreptându-se spre Novotcherkask.

Din nou, norii au început să coboare. Spre nord, orizontul a redevenit întunecat şi posomorât. Nu după mult timp, a început să ningă uşor. Dinspre est, sosesc alţi vizitatori. De această dată era vorba de faimosul grup 9 Messerschmitt care a reuşit să se salveze de pe aerodromul Pitomnic, situat la est de Stalingrad. Camarazii noştri, au decolat sub focul artileriei grele inamice. Cu toate că acest avion este foarte mic şi numai pentru un singur om, adică pilotul lui, cu această ocazie el a servit şi ca mijloc de transport. Astfel, ca exemplu, asul vânătoarei româneşti, căpitanul Şerbănescu, comandantul acestui grup, a luat cu el doi oameni: unul, ghemuit în mica carlingă de pilotaj şi al doilea, în corpul avionului în locul aparatelor de radio pe care le-au demontat şi aruncat. În felul acesta, în afară de personalul navigant, au putut fi salvaţi şi doi maiştri mecanici. Nici unul dintre ele n-a fost doborît. În ceea ce priveşte servanţii avioanelor, trupa şi personalul auxiliar, aceştia au fost obligaţi să rămână pe loc şi să se bată ca infanterişti cu armele lor Manlicher şi pistoalele Beretta.

Ni s-a povestit că pe aerodrom au fost scene de adevărată disperare. Dar cum se putea face altfel? Nu mai era omul care conta, ci utilitatea lui. Fiecare caz în parte, a constituit o mică tragedie. Avioanele de transport au fost invadate nu numai de răniţi ci şi de oameni sănătoşi care îmbrâncindu-se voiau să intre în interiorul lor şi să se îndepărteze cât mai repede de locul unde cea mai mare parte dintre cei care au rămas şi-au găsit o moarte sigură. Un maior german ne-a spus că a văzut pe căpitanul român Apostoleanu, comandantul bateriei antiaeriene, care cu toate că era grav rănit, mai conducea încă tirul antitanc al unităţii lui. Când i s-a propus să fie evacuat, a refuzat, preferând să moară cu soldaţii lui.

Grupul 9 Messerschmitt şi-a reluat zborul în cursul după-amiezii şi numai cel de IAR 80, care aştepta trenul de luptă de la Morozovskaia, a rămas cu noi. După plecarea lor, rezerva noastă de alimente era pe sfârşite. Seara, n-am mâncat decât o supă de o culoare negricioasă cu câteva boabe înăuntru şi o mâncare de mazăre fără carne.

Pe aerodrom, după ce-am plecat din oraş, am avut norocul să găsesc o colibă foarte bună, lăsată liberă de către un căpitan mecanic, care plecase în concediu în ţară. Era foarte spaţioasă şi pereţii ei erau acoperiţi de scânduri luate din lăzile în care erau transporatate bombele de două sute cincizeci de kilograme. Din această cauză coliba era atât de călduroasă, încât puteam să dormim chiar dezbrăcaţi.

*

* *

20 decembrie. Eram încă la Tatsinkaia. Ningea fără întrerupere. Norii veniţi dinspre nord pluteau la o mică înălţime şi un vânt foarte rece sufla cu tărie spulberând zăpada care încă nu se fixase.

În această seară, Eugen sărbătorea ziua lui de logodnă. În vederea acestui eveniment, a primit din partea celor de acasă două sticle de şampanie şi câteva cutii de conserve. Cu această ocazie, timp de câteva ore, am încercat să uităm şi de război şi de furtuna de zăpadă ce bântuia afară. Am ieşit de câteva ori, pentru a-mi da seama de starea atmosferică. Natura era revoltată. S-ar putea însă, ca până a doua zi, această situaţie să se schimbe. Simţeam din nou acea neliniştе pe care nu puteam s-o definesc, dar de această dată cu atâta tărie, încât mi-a fost imposibil să mă alătur cu tot sufletul la veselia camarazilor mei reuniţi în această colibă.

După ce această mică sărbătoare a luat sfârşit, cu toate că eram foarte obosit, n-am putut să adorm imediat. Era pe la miezul nopţii când i-am spus lui Eugen că dacă a doua zi vom fi numiţi în misiune, să facem tot ce vom putea ca să nu ne ducem. Erau câteva echipaje care în ultimul timp, n-au fost supuse la prea mari eforturi. Nu mi-a răspuns nici prima oară şi nici a doua oară, atunci când i-am repetat dorinţa mea. Neputând dormi, fără să vreau, urmăream atitudinea curioasă a unei pisici care nu de mult timp, dormea cu noi. Nici ea nu putea să-şi găsească somnul. Se plimba când pe mine, când pe Eugen. Pe deasupra era neagră şi după cum se ştie, la noi, se spune că astfel de pisici aduc ghinion. A doua zi, după ce m-am trezit, am rămas în pat.

— Eugene! Dacă vom fi numiţi în misiune, să refuzăm. Am avut un coşmar teribil. Primul avion din prima patrulă şi care va zbura la joasă înălţime, va cădea în flăcări. Am mai visat că va veni generalul, care, în loc să ne spună bună ziua, ne va face o bună morală.

— Prostii.... Tu şi presentimentele tale!...

Sublocotenentul Jugănaru care se găsea şi el în colibă, după ce ne-a ascultat a ieşit afară. Mai bine. Prezenţa lui mă jena. Aş fi vrut să-i spun toate acestea fără nici un martor, dar n-a fost posibil; ordinul de misiune fiind deja dat.

— Eugene! Spune-i comandorului că nu pot să zbor... Mă dor ochii teribil...

— Bine, voi zbura cu un alt pilot, îmi răspunse el, după care dispăru.

După plecarea lui, m-am culcat din nou. Eram sigur că nu voi pleca în misiune. Era prima oară când doream să nu iau parte şi după aceea şi ochii mă dureau foarte rău.

N-au trecut decât vreo zece minute de la plecarea lui Eugen, când aud din nou telefonul sunând. Decroşez. Era vocea comandorului.

— Profir, vii imediat.

— Dar...

— Nici un "dar". Vino. Două patrule trebuie să plece şi nu avem piloţi îndeajuns.

Într-adevăr, piloţii de la Novotcherkask încă nu s-au întors. Mă îmbrac în grabă şi ies. În drum spre comandament, trec prin faţa avionului meu ale cărui motoare erau deja pornite. La postul lui de pilotaj văd pe adjutantul Pârvan iar jos, în faţa lui, pe Eugen care ajutat

de către maistul mecanic Anghel îşi punea paraşuta. Mă opresc lângă el şi-i strig cât pot pentru a acoperi zgomotul motoarelor:

— Eugene, fii atent. Eşti capul primei patrule.

— Nu avea nici o grijă, voi reveni ca întotdeauna... După care se îndreptă spre avion.

Îl urmăresc cu vederea până ce s-a apropiat de trapa de la partea inferioară a fuzelajului. Era ca întotdeauna şi nimic nu mi s-a părut anormal în mersul lui. Pe cei trei din fund care deja s-au instalat la posturile lor, nu i-am văzut. În acest timp, la un moment dat, capul lui Lunceanu, al treilea din fundul avionului şi de care n-am vorbit niciodată, a apărut la fereastră. Se uita după mine. Din punct de vedere fizic, era cu totul opus lui Ioan Gheorghe. Era de o talie mică, timid şi întotdeauna înota într-un costum de zbor care nu era pe măsura lui. Mânecile lui îi erau cu vreo şase centimetri mai lungi şi capul îi dispărea aproape în întregime în casca de zbor, pe care pentru a o ajusta i-a pus în interior o dublură de stofă groasă. Deasupra fuzelajului, la turela principală nu era nimeni şi probabil că Tomescu aştepta ca mai înainte de a se instala la postul lui, să lase loc de trecere celor doi din carlinga de pilotaj.

Sunt numit în a doua patrulă. Trebuia să decolăm la zece minute după plecarea primei patrule.

La vreo sută de metri eram deja în nori. Aceştia nu erau compacţi. Printr-o mare spărtură trecem deasupra lor cu întreaga patrulă. Pe la vreo două mii de metri era un alt strat de nori, care după culoarea lor foarte închisă, păreau să fie formaţi din nori ce se ridicau la mari înălţimi.

Nu ne oprim lângă primul strat, ci continuăm a urca până ce-am ajuns în apropierea celui de-al doilea. Ne putem orienta foarte uşor, graţie spărturilor din primul strat de nori şi care acum se găsea cu mult mai jos decât noi. Din acest moment, ne îndreptam spre zona din jurul satului Bucovskaia unde trebuia să bombardăm obiective pe care le vom putea găsi.

Un fapt însă curios: nu mai aveam acea stranie nelinişte pe care am simţit-o în ultima mea misiune. Eram din nou stăpân pe simţurile mele şi toată acea nelinişte interioară a dispărut ca prin minune. Nu mă mai gândeam prea mult la lipsa aviaţiei de protecţie şi nici la un alt pericol. O încredere de altfel justificată în parte şi de norii de care nu eram prea departe. După aceea m-am eliberat şi de fetişismul meu. Inelul rupându-se complet, înainte de-a pleca, l-am lăsat într-o valiză.

Ne menţineam la vreo două sute de metri pe sub al doilea strat de nori. În depărtare, spre nord, timpul părea să fie foarte rău, dar cum zona pe care trebuia s-o explorăm era cu mult mai aproape, acest orizont negru care se vedea în faţa noastră, nu putea să prezinte nici un inconvenient.

Ne orientăm foarte uşor, iar din timp în timp, pe unele drumuri, zărim maşini izolate. Până acum însă nimic interesant, şi ne continuăm drumul nostru. Nu puteam arunca încărcăturile peste o maşină izolată ci trebuia să găsim un obiectiv mai interesant. Sosiţi pe deasupra zonei, capul patrulei virează uşor la stânga. Confruntând tot timpul harta cu

terenul, ajungem în zona satului Bucovskaia. La un moment dat, zăresc, în apropierea acestui sat, o dâră de flăcări care înainta pe pământ, urmată de o explozie. "Un avion doborât" mi-am spus.

Pe un drum care pătrundea în sat se vedea o mică coloană de oameni, iar în interiorul lui, pe unele străzi, câteva vehicule pe care nu puteam să le identificăm prea bine. În tot cazul, toate aceste indicii, formau un foarte bun obiectiv înarmat.

Probabil că şi capul patrulei le-a văzut, căci se îndepărtează pentru a lua direcţia de bombardament. După ce bombele au fost aruncate, nu m-am mai întors pentru a vedea rezultatul, ci mă ţin în formaţie în imediata apropiere de capul patrulei.

La întoarcere, pe când zburam pe deasupra aerodromului, zăresc două avioane care rulau spre stivele lor de bombe. Acestea nu puteau să fie decât două din patrula care a plecat înaintea noastră. Pe al treilea nu-l văd nici rulând şi nici oprit lângă stiva lui de bombe. Avionul care lipsea era Nr. 32 cu care am zburat întotdeauna după ce Nr. 30 a fost trimis la Stalino pentru a i se schimba motoarele. Cel care lipsea era avionul meu. Nu puteam să mă înşel, dar s-ar fi putut să nu i se fi întâmplat nimic, căci nu era pentru prima oară când un avion se întorcea singur la bază şi mai ales cel în care se găsea Eugen.

După ce-am aterizat şi am dus avionul la locul lui, am deschis trapa glisantă de deasupra carlingii şi fiind pe jumătate ieşit prin deschiderea ei, am putut să văd lume adunată în faţa comandamentului de grup. În apropiere de el era şi maşina generalului. În aceste momente mă gândeam că poate se dădeau dispoziţii în vederea retragerii, dar vai! Pe când voiam să intru în cort, aud pe cineva de lângă mine spunându-mi că Eugen a căzut, împreună cu tot echipajul meu care se găsea în avionul pilotat de adjutantul Pârvan.

La auzul acestei veşti, am simţit o durere de cap de parcă aş fi lovit cu un ciocan. N-am mai intrat în cortul comandamentului de grup, ci m-am îndreptat spre bordeiul meu. Aici, întins pe pat mi-am adus aminte de visul pe care l-am avut. După aceea dâra de flăcări...

Cu toate că, probabil în cort se discutau împrejurările în care au căzut, n-am fost chemat. Au respectat durerea mea, căci pentru mine era o mare pierdere. Comandorul Iosifescu mi-a spus într-o zi că generalul ne considera ca cel mai bun echipaj din tot Corpul Aerian. După aceea, am pierdut un prieten şi un foarte bun colaborator. Am avut ocazia să zbor mai cu toţi observatorii din grup, dar nici unul nu avea calităţile lui Eugen. Era curajos şi de o precizie fără egal. Pe de altă parte, Corpul Aerian a pierdut pe şeful secţiei labo-foto şi pe unul dintre cei mai abili fotografi aerieni. Am executat cu el cincizeci şi două de misiuni cu treizeci şi două reîntoarceri la inamic. Aceste reîntoarceri, cu toate că au fost cu totul anormale şi contrarii tuturor regulamentelor în vigoare, au exprimat totuşi dorinţa noastră de a ne face în întregime datoria faţă de ţara noastră. Şi aceste reîntoarceri au fost adevărata noastră aventură. În această situaţie de avion izolat, am fost atacaţi de nouă ori de vânătoarea rusească şi loviţi numai de două ori. Nouă lovituri prima oară cu ocazia

marii noastre aventuri de la Rakowka şi a doua oară şapte, atunci când am fost atacaţi de cele două MIG-uri.

Este mai mult ca sigur, că unul dintre noi a purtat norocul întregului echipaj şi acela nu puteam să fiu decât eu. Presimţirile mele?!?...

Am vorbit, probabil, prea mult despre aceste presimţiri, cu toate că ştiam dinainte că mulţi dintre cititori vor surâde atunci când vor citi aceste pasaje. Ele au fost însă adevărate. În ajutorul meu aş putea să invoc martori cum ar fi, sublocotenentul Jugănaru şi maistrul mecanic Anghel care m-au auzit atunci când l-am avertizat pe Eugen de pericolul care ne păştea. Câteodată, aş putea eu însumi să mă îndoiesc de semnificaţia exactă a acestor presimţiri, de neliniştea mea, de visul meu... Dar cred tot timpul că destinul a decis astfel, găsind mijlocul pentru a mă separa pentru totdeauna de acest autentic erou care a fost Eugen Teodoru.

Către seară am aflat cum au căzut. În loc de a lua acelaşi drum ca şi noi, au rămas dedesubtul primului strat de nori. N-au fost obligaţi, norii având mari spărturi, dar în acest mod au comis o mare greşeală, căci pe un astfel de timp şi la o astfel de înălţime, patrula este foarte vulnerabilă. Odată ajunşi pe deasupra zonei au insistat să zboare prea mult pe deasupra aceluiaşi loc. După cum mi-a spus unul dintre coechipierii lui, a făcut un dute-vino de vreo zece ori pe aceleaşi direcţii. Era normal ca, într-o astfel de situaţie, cei de jos, să ajungă, ca până la sfârşit, să aibă un rezultat pozitiv. În momentul când erau în flăcări, unul dintre membrii echipajului a ieşit pe aripa avionului. Acesta nu putea să fie decât Eugen, ceilalţi trei din fund neavând acces la aripile avionului, iar pilotul dacă n-a fost omorât din primul moment, el a fost obligat, fiind la joasă înălţime, să caute să aterizeze pe burtă. După indicaţiile care mi-au fost date, au căzut acolo unde am văzut dâra de flăcări urmată de acea explozie.

RETRAGEREA DE LA NOVOTCHERKASK ŞI ROSTOV

23 decembrie. Trei zile după moartea echipajului meu.

Era foarte frig şi zăpada scârţâia sub paşii noştri. Ordinul de deplasare a fost dat de dimineaţă. Dacă cu câteva zile mai înainte mă miram de această întârziere, acum ea mi se părea că această deplasare era cu totul bruscă. Coloana de maşini a fost formată în câteva ore. Totul a fost executat în cea mai mare viteză. Această precipitare era cu totul simptomatică şi însemna că ruşii nu vor întârzia să atace în direcţia noastră. Din partea ocupată de către escadra germană, nu se auzea nici un zgomot de motoare. Ea plecase cu câteva zile mai înainte, rămânând pe loc numai o unitate de transport cu Ju 52 care probabil că în aceste momente nu plecau în misiunile lor speciale. Avioanele, la rândul lor, au fost pornite de dimineaţă şi din oră în oră trebuia să li se încălzească motoarele, încălzitoarele de aer fiind deja îmbarcate în camioane.

În timp ce mă reîntorceam de la un avion căruia i-am reîncălzit motoarele, am fost oprit de unul dintre cei doi reporteri saşi. Acesta se plângea că adjutantul Niţă, unul dintre supraveghetorii convoiului, nu-l lăsa să intre în niciuna dintre maşini. Când l-am văzut cum era, am izbucnit în râs. Tot felul de obiecte atârnau de centura lui: obiecte de toaletă, de bucătărie etc. Astfel înzorzonat, părea un vrăjitor din unul din triburile Africii ecuatoriale, după cum am văzut câteodată la cinema. Nu i-am adus aminte de discuţia avută, ci l-am condus la una din maşini unde a fost îmbarcat.

Pe drumul de lângă marginea aerodromului, convoaie întregi de oameni şi maşini se îndreptau spre sud. Coloana noastră care trebuia să urmeze aceeaşi cale, se pregătea să plece în cursul serii, după ce noi cei din personalul navigant, vom pleca cu avioanele ce erau disponibile, spre Novotcherkask. Din fericire, în afară de unul singur, toate avioanele care au avut câte un mic defect au fost reparate la timp, însă această plecare precipitată ne-a surprins. Ne lipseau trei piloţi care să înlocuiască pe cei care trebuiau să acompanieze convoiul de maşini. Erau cei de la Novotcherkask care au întârziat să vină cu toate că au fost anunţaţi prin radio.

Cerul era în întregime acoperit şi un vânt de gheaţă mătura zăpada care n-a avut încă timp să se întărească. Spre sud, în direcţia în care trebuia să ne dirijăm, colinele şi norii formau un acelaşi ecran. Nu se puteau pomeni condiţii mai proaste pentru o deplasare.

Pe la orele unsprezece am fost chemat de comandor. Trebuia să plec imediat cu o singură patrulă de trei avioane la Novotcherkask şi să revin cu cei trei piloţi care ne lipseau. S-ar putea ca cineva să se întrebe: "Pentru ce numai trei avioane?" Pentru ce? Nici eu n-am aflat niciodată, şi nici n-am întrebat pe nimeni, mai ales în aceste momente când această deplasare la Novotcherkask era de cea mai mare urgenţă.

Din nefericire, avionul care mi-a fost pregătit, era un Heinkel 111 de

tip Siegfried (ale noastre erau de tip Dora), singurul pe care l-am primit de la germani, conform acelui angajament de care am vorbit în altă parte. Când l-am luat în primire la Morozovskaia - căci eu am fost trimis să-l iau - nu mi s-au dat şi căştile lui de zbor, magazia fiind bombardată în aceeaşi dimineaţă de ruşi şi cum prizele căştilor noastre nu se potriveau la acest avion, aceasta însemna că voi fi obligat să zbor fără ajutorul aparatului radio. În această situaţie foarte dificilă trebuia să ajung la Novotcherkask, în navigaţie observată şi după busola magnetică.

Imediat ce-am primit ordinul, mi-am luat zborul. Nu era nici un moment de pierdut, căci în această regiune a Rusiei, pe timpul iernii, noaptea se lăsa devreme. Cu o oră înainte de venirea serii, toate avioanele trebuiau să părăsească acest aerodrom şi timpul acesta atât de scurt nu-mi mai permitea nici o ezitare şi nici o întârziere.

Pentru a nu mă rătăci, de la început, m-am îndreptat spre Doneţ, cu intenţia de a atinge după aceea confluenţa lui cu Donul.

Totul a mers foarte bine până la Doneţ, însă odată ajuns la el, plafonul norilor a început să coboare foarte jos, obligându-mă să pierd din înălţime şi să zbor la vreo treizeci de metri distanţă de pământ. Din acest moment, în faţa mea, orizontul părea că s-a închis complet. Nu ezit însă nici un moment şi continui să înaintez. Nu ningea, dar din timp în timp, zdrenţe de nori coborau mai jos decât înălţimea mea de zbor şi mă împiedicau complet să văd ceea ce era în faţa mea. Cum nu cunoşteam aproape deloc configuraţia terenului, riscam ca din moment în moment să mă izbesc de vreun obstacol care mi-ar fi ieşit pe neaşteptate în cale. La un moment dat, radiotelegrafistul, care pentru orice eventualitate era la postul lui, a venit în carlingă să mă anunţe că celelalte două avioane au dispărut şi că nu le-a mai văzut din momentul când am intrat pe valea Doneţului.

Nu după mult timp, curba unui drum care părea să facă parte dintr-o arteră importantă de comunicaţie se apropie de vale. Mă deplasez şi încep să zbor la dreapta lui, când imediat după aceea îmi dau seama că sunt pe cale să comit o mare greşeală. Dacă acest drum trecea printr-un sat sau printr-un oraş? Virez imediat la stânga pentru a intra din nou pe valea Doneţului. Inspiraţia mea a fost bună, căci deja am şi început să văd spre dreapta clădiri care după cum arătau nu puteau să aparţină decât mahalalei unui oraş. Ca o săgeată, numele de Schachti, mare centru industrial, îmi trecu prin minte. Dacă într-adevăr era acest oraş, desigur că voi da peste coşuri înalte de fabrici. Realitatea era că, nu ştiam deloc pe unde eram, iar în ceea ce priveşte harta, nu mă puteam folosi de ea. La vederea acestor case, nu numai că nu scot avionul din viraj ci din contră îl înclin şi mai mult atât cât îmi putea permite înălţimea şi această "vizibilitate".

Iau deci direcţia dinspre care am venit şi timp de câteva minute zbor spre nord pentru a mă putea îndepărta de zona pe care o credeam periculoasă, după care virez la dreapta. În acest mod, am ajuns din nou pe deasupra văii Doneţului pe care nu trebuia s-o mai pierd din vedere. Din acest moment respir uşurat şi Oncioiu, care stătea ca un simplu pasager lângă mine, mă felicită de ideea pe care am avut-o.

Îmi continui acest zbor de orb. Aveam impresia că zburam de ore întregi, când în realitate nu trecuse decât vreo jumătate de oră de când am decolat. Încă puţin şi vizibilitatea devine mai bună. Acum pot să văd la vreo câteva sute de metri în faţa mea şi plafonul era la vreo sută de metri înălţime. În aceste momente, această înălţime mi se părea că era cea mai bună pe care am avut-o vreodată. Încă puţin şi ajung la confluenţa Donului cu a Doneţului, după care îmi continui zborul pe deasupra acestui fluviu.

Orizontul se deschide şi mai mult. La dreapta, pe o colină zăresc un oraş. Îl recunosc după biserica lui cu trei cupole care depăşesc cu mult acoperişurile celorlalte clădiri. Înainte de război, această biserică a servit de magazie de cereale. Plăcile de marmură care acopereau zidurile ei interioare au fost luate pe o înălţime de doisprezece metri şi duse la Rostov pentru a decora Opera acestui oraş. Acest oraş era Novotcherkask pe care l-am vizitat deja cu ocazia unor deplasări.

După un timp părăsesc Donul şi în câteva minute ajung la aerodromul vizat şi care nu era departe de Novotcherkask. Am aterizat şi fără să opresc motoarele, am cerut căpitanului Popovici Eusebiu să-mi dea imediat trei piloţi, după care mi-am reluat zborul.

De această dată n-am mai urmat aceeaşi cale. După ce-am părăsit Tatsinskaia şi înainte de a ajunge la Doneţ şi a intra pe valea lui, am avut impresia că, condiţiile de zbor erau ceva mai bune spre est. Trebuia însă să facem un mare înconjur. Mai mult încă, terenul în această parte nu avea puncte de reper caracteristice şi deci riscul de a ne rătăci era şi mai mare. După aceea traiectu[1] fiind sub formă de curbă, nu ne puteam servi de busolă. În fine, Tatsinskaia şi ea nu avea repere importante care să ne atragă atenţia. În aceste condiţii, nu contam pentru a învinge aceste dificultăţi decât pe simţul meu de orientare, pe care îl aveam foarte dezvoltat, şi pe ajutorul lui Oncioiu.

Totul s-a petrecut aşa cum am sperat. După ce-am trecut la o înălţime de vreo patruzeci de metri pe deasupra unor coline şi după ce-am traversat câteva zdrenţe de nori care coborau încă şi mai jos, am ajuns la Tatsinskaia. După ce-am coborât din avion, comandorul s-a repezit la mine cu braţele deschise şi m-a îmbrăţişat. Ochii îi erau plini de lacrimi. Am fost puţin cam surprins de această efuziune neaşteptată, dar am înţeles starea de spirit în care se găsea. După sosirea mea şi a celor trei piloţi pe care i-am adus, grupul putea pleca. Am fost chemat deasemenea de general care m-a felicitat, fără însă să uite să-mi spună că va pleca ultimul, în coada coloanelor: a noastră şi cea a Corpului Aerian. Am întâlnit după aceea pe cei doi piloţi care, din momentul în care am ajuns la Doneţ n-au îndrăznit să mă mai urmeze. Ştiam deja din partea comandorului care mi-a spus că după ce-au aterizat au declarat că din cauza lipsei de vizibilitate nu se poate zbura "la vedere". Cum acest lucru nu era departe de a fi adevărat, întoarcerea lor a produs o mare nelinişte printre camarazii noştri, care acum ştiau foarte bine că sunt într-un mare pericol din cauza ruşilor care puteau să atace aerodromul dintr-un moment în altul.

Cu cei trei piloţi pe care i-am adus, echipajele erau acum complete.

Mai mult încă, acum ştiau cum puteau să ajungă la Novocherkask fără să înfrunte prea mari riscuri. Personalul de prin birouri, mecanicii şi servanţii avioanelor, plecau şi ei pe calea aerului. Era loc pentru toată lumea, căci un Heinkel putea duce vreo douăzeci şi cinci de oameni în burta lui.

Printre aceste avioane era şi Nr. 14, care în cursul unei misiuni recente, a fost foarte rău lovit de către vânătoarea inamică. Mitraliorii au fost omorâţi, radiotelegrafistul rănit şi numai pilotul şi observatorul n-au avut nimic. Îmi voi aduce aminte întotdeauna de unul dintre mitraliorii care după aterizare, rămăsese încă pe locul lui şi nemişcat părea că mai priveşte încă în depărtare printr-o mică fereastră a fuzelajului. Ochii îi erau într-adevăr deschişi, dar el era mort, cu o gaură de glonţ drept în mijlocul frunţii.

Avionul fiind aterizat pe burtă, trenul lui de aterizare nu mai putea fi escamotat. Pentru a-l salva i l-au fixat cu cabluri. Dar ce garanţie putea să aibă în timpul decolării şi a aterizării? Nimeni nu putea să spună. Burta i-a fost reparată în puţinul timp care a fost disponibil, dar fuzelajul mai prezenta încă găuri mari. Mai mult încă, unul dintre motoare nu avea capotă. În starea în care era acest avion nu putea să-ţi facă decât milă. Pentru a-l pilota, comandorul s-a gândit la mine, dar nimeni nu îndrăznea să mă acompanieze. În sfârşit, pentru a nu fi singur, am găsit un voluntar în persoana adjutantului Zaharcu, un băiat cu mult curaj. Cu câteva săptămâni mai înainte, în urma unui accident survenit la aterizare, a fost rănit şi capul i-a fost aproape scalpat. Fiind încă slăbit de această rană, nu i s-a încredinţat nici un avion.

Am plecat primul, dar din cauza vitezei prea mici a avionului meu, am fost imediat ajuns din urmă de Heinkele şi IAR-urile 80. După ce m-au depăşit, am rămas din nou singur. Cu cei două sute kilometri la oră de care dispunea acum avionul meu din cauza rezistenţei la înaintare pe care o opuneau toate aceste defecţiuni, am ajuns pe deasupra culmilor peste care zburasem nu cu mult timp înainte. Nici o schimbare în atmosferă, dar seara începea să-şi facă apariţia. Trebuia să ajung la Don de unde orientarea era mai uşoară. Când am zărit valea lui, lumina zilei mi-a spus deja adio.

Puţin timp după aceea nu mă mai puteam orienta decât după unele variaţiuni de culoare ale văii. Cu toate că erau în semiobscuritate, ele îmi dădeau cel puţin o oarecare siguranţă că mă găseam pe drumul cel bun. Din nefericire, aerodromul nu se găsea în imediata apropiere a fluviului şi acum se înoptase de-a binelea. Cum se întâmpla în astfel de situaţii, am început să-mi pun diferite întrebări. "Dacă am depăşit aerodromul şi voi intra după aceea orbeşte în colinele care sunt între Novotcherkask şi Rostov?"; "Dacă" şi iarăşi "Dacă"... A ateriza în fapt de noapte şi la noroc, ar fi însemnat sinucidere curată. Până la sfârşit mi-am spus că dacă voi vedea că ne-am rătăcit complet, nu ne va mai rămâne altceva de făcut decât să iau înălţime şi după aceea să ne aruncăm cu paraşuta. Voiam totuşi să salvez acest avion. Ce zi ?! Ce obositoare şi chinuitoare zi ! Tocmai când eram e cale să-i împărtăşesc şi lui Zaharcu gândurile mele, zăresc la dreapta o lumină de o culoare cărămizie. Era un "T" de benzină

pe care cei de la aerodrom l-au aprins pentru a-mi atrage atenţia şi dându-mi în acelaşi timp direcţia de aterizare. La vederea lui, nervii au început să se destindă şi strig către Zaharcu: "Acum suntem salvaţi".

Pe noul nostru aerodrom nimic n-a fost organizat. Nimic, mai ales în ceea ce priveşte aprovizionarea. Din fericire, în sacul meu de paraşută, aveam două cutii de conserve şi câteva tuburi de brânză de soia. Această brânză, care nu mi-a plăcut niciodată, de data aceasta, am găsit-o delicioasă.

Pentru a dormi, am fost conduşi într-o mare cameră a unei case, ale cărei geamuri erau mai toate sparte. Pentru a ne încălzi, am fost obligaţi să ne servim de două butoaie goale de benzină luate de la atelierul de reparaţii pe care, după ce le-am spălat cu apă şi săpun, le-am transformat în sobe. După ce am reparat, pe cât am putut, ferestrele sparte, ne-am culcat îmbrăcaţi în hainele de zbor. În timpul nopţii, una dintre mănuşi căzându-mi, când m-am sculat mâna îmi era complet îngheţată. Frecându-o cu zăpadă, mi-a trebuit câtva timp ca să-mi pot pune sângele în mişcare.

În fine, coloana de maşini a sosit şi ea dar numai după trei zile din cauza marilor aglomeraţii de pe drumuri şi în special de la poduri. Ea era însă completă, ceea ce era deja o minune, căci în afară de greutăţile inerente ale unei retrageri masive, chiar la ieşirea de pe aerodrom, a fost prinsă în parte de către armele automate ale ruşilor. Tirul lor fiind foarte puţin precis din cauza nopţii, n-au reuşit să atingă decât câteva maşini, dar fără să le distrugă. Nici un mort, ci numai câţiva soldaţi răniţi. În ceea ce-l priveşte pe general, el a plecat într-adevăr ultimul, sub focul bine întreţinut al unor mitraliere. Ca prin minune n-a avut nimic, cu toate că maşina i-a fost ciuruită de gloanţe.

Cu această ocazie, am aflat că a doua zi dimineaţă, 24 decembrie, în zori, tancurile ruseşti au intrat în Tatsinskaia ocupând imediat după aceea aerodromul. Cea mai mare parte dintre oamenii Companiei noastre de pază, care rămăseseră pe loc, au fost omorîţi. De asemenea unitatea germană de transport de Ju 52 a fost şi ea surprinsă şi distrusă. După cum am aflat mai târziu, tot personalul ei a fost omorît. Dacă zborul meu la Novotcherkask nu mi-ar fi reuşit, tot grupul nostru ar fi avut aceeaşi soartă. A doua zi a fost triat materialul volant al Corpului Aerian şi n-a mai rămas pe acest aerodrom decât grupul nostru şi cel de IAR 80.

Pentru a doua zi de Crăciun, comandorul a dat dispoziţii ca s-o sărbătorim cu ce putem. N-a fost nimic extraordinar, ci numai o masă simplă. Contrar celor aşteptate, cu toată această retragere dramatică, moralul nostru în loc să coboare, el a reacţionat. După un an şi jumătate de război, ne-am dat seama mai bine ca niciodată că trebuia să luptăm şi chiar învinşi să ne arătăm demni de sarcina şi cauza justă a ţării noastre. Acest război nu l-am dorit şi nu noi am fost cei care l-am provocat. Acum însă el avea un alt aspect: şi anume a unei lupte fără nici o speranţă. Acum gândeam altfel despre toţi cei care şi-au terminat viaţa pe câmpul de luptă privind pentru ultima oară albastrul bolţii cereşti, în acea încremenire pe care o dă moartea. Războiul nostru a fost drept, dar oare câţi dintre ei, în ultimul moment nu s-au întrebat: "De ce să mor la

această vârstă?" Câţi oare dintre ei au gândit că după moarte, corpurile lor vor fi târîte în grabă spre o groapă comună? Că moartea lor era anonimă?...

Mai târziu, când cei din occident (... căci ruşii niciodată nu vor îndrăzni să ne pună această întrebare) mă vor întreba: "Dar ce-aţi căutat în Rusia?", tocmai la ei mă gândeam şi de asemenea la aceste timpuri când morţii sunt judecaţi de cei ce sunt în viaţă. Dar mă întreb: "Va fi vreunul din occident care să se gândească cinstit la Basarabia şi Bucovina noastră?"

Şi aşa am petrecut Crăciunul nostru din anul 1942. De situaţia de pe front, nu ştiam mare lucru, decât că ruşii au ocupat aerodromul de la Tatsinskaia, că Morozovskaia n-a fost încă cucerită şi că Stalingradul era încercuit.

Situaţie era gravă, dar ce conta. În această seară, la sunetul muzicii unui patefon, am petrecut câteva momente foarte vesele. Am dansat, am cântat şi am băut vin roşu cu un gust de tanin. În ceea ce mă priveşte, am fost reţinut în camera gradelor inferioare de unde n-am putut să mă salvez decât ieşind printr-o fereastră. Cu această ocazie l-am cunoscut mai bine pe Zaharcu, care sub influenţa băuturii, nu înceta să-mi spună:

— Dumneavoastră mă împiedicaţi să zbor.

Într-adevăr, după accidentul pe care l-a avut, n-a fost trimis în misiune.

— Nu sunt eu. Este o dispoziţie dată de comandor.

— Nu cred. Dumneavoastră îi spuneţi să nu zbor.

— Ascultă, Zaharcule! Îţi repet că nu sunt eu. Tu crezi că nu mă resimt după misiunile pe care le-am executat în ultimul timp? Ce să fac? Trebuie să mă duc. S-ar putea însă ca într-o zi să nu mai revin nici eu...

M-am trezit cu o durere foarte mare de cap. De când sunt pe front, a fost prima oară când am băut, dar cred că va fi şi ultima.

Acest mic incident mi-a dat ideea de a face baie. Dar unde? În dormitor era imposibil. Apa ar fi devenit imediat rece ca gheaţa. Totuşi am găsit o soluţie. Nu puteam decât să mă servesc de una din micile camere ale Serviciului Aprovizionării pe care puteam s-o încălzesc repede şi uşor.

De-abia mi-am muiat un picior, când aud lovituri în uşă. Era comandorul care îmi ordona să ies imediat.

Neştiind despre ce este vorba, l-am rugat să mă mai lase cel puţin un sfert de oră, dar el insista să ies. Trebuia să plec în misiune. Furios, ştiind foarte bine că personalul nostru navigant depăşea micul număr de avioane care ne-a mai rămas, îi dau ideea să trimită pe altul în locul meu.

— Ordin superior, Profire !

Am fost nevoit să renunţ la baie şi după aceea am fost cu atât mai nemulţumit cu cât am aflat că numai un singur avion trebuia să plece şi nu o formaţie.

Trebuia să execut o misiune de recunoaştere şi de bombardament în zonele oraşelor Tatsinskaia şi Morozovskaia. Ca avion, mi s-a pregătit Siegfriedul, cel care nu avea intercomunicaţie.

Cerul era acoperit de un strat de nori care după culoarea lor, nu

păreau să fie prea groşi. Ei pluteau la vreo trei mii de metri înalţime, dar ceea ce nu mă încânta prea mult, era faptul că spre nord, orizontul părea să fie complet descoperit. Vântul a pierdut mult din intensitate şi atmosfera prezenta o foarte bună vizibilitate care deasemenea nu-mi plăcea deloc.

Ca observator mi-a fost dat locotenentul Marinescu, cu care încă nu zburasem niciodată. Era însă un detaliu de care nu mai ţineam cont. Cum vântul sufla din faţă, mi-am luat zborul direct de la stiva de bombe, spre marea nemulţumire a celor care s-au găsit prin apropiere.

Cu cât avansam, cu atât plafonul norilor devenea din ce în ce mai jos. Până la sfârşit el s-a stabilit la vreo două mii cinci sute de metri. Din nefericire, norii deveneau din ce în ce mai subţiri şi nu departe se zăreau mari părţi de pământ luminate de razele soarelui. Aceşti nori, aşa cum se prezentau, nu puteau să-mi mai servească la nimic în cazul unui atac din partea vânătoarei inamice. Mă opresc la două mii de metri.

Linia frontului, aşa cum mi-a fost dată sub titlu provizoriu, avea forma unei pungi, a cărei bază se sprijinea pe Tatsinskaia. Pentru a ajunge în a doua zonă, cea de la Morozovskaia, eram obligat să zbor tangenţial cu frontul pe o distanţă de cel puţin patruzeci de kilometri.

Ajung la Tatsinskaia, zburând la dreapta vechiului nostru aerodrom. Acesta părea pustiu. Nu se vedea nici o mişcare pe el. În timp ce treceam pe lângă el am avut tot timpul să număr mai mult de şaptezeci şi patru de avioane abandonate şi care erau de toate categoriile. În apropiere de vechiul atelier de reparaţii recunosc Heinkelul nostru şi câteva Ju 88 germane, restul erau numai avioane Ju 52 de transport. Pe locul unde fusese stabilit grupul nostru, zăresc colibele părăsite, stivele de bombe acoperite de zăpadă cât şi un Ju 52 german care într-o noapte a aterizat pe una din bucătăriile noastre.

Îmi amintesc de această noapte. Era de ziua Sfântului Nicolae, 6.12.1942. Toţi ofiţerii au fost invitaţi în oraş, pentru a sărbători ziua de nume a comandantului nostru, comandorul Iosifescu Nicolae.

Noaptea era neagră şi zăpada cădea din abundenţă. Nu era frig şi paşii noştri lăsau urme adânci în zăpada moale. Ca de obicei, în astfel de ocazii, am vorbit de toate şi de nimic, ne-am amuzat uitând puţin din duritatea vieţii de front. Mai mult încă, locotenentul Damian un adevărat as al acordeonului ne-a întreţinut tot timpul cu o muzică foarte variată. Cum generalul era şi el prezent, am evitat pe cât a fost posibil orice discuţie cu privire la front. Cu toată această disciplină pe care ne-am impus-o, comandorul Perju, ofiţer de Stat Major şi unul dintre cei compleţi şi buni piloţi ai aviaţiei noastre, la un moment dat nu a putut să se abţină şi să nu mă întrebe:

— Dar cum faci tu, Profire, de te descurci atât de bine în toate aventurile tale?

— Mai întâi am noroc şi după aceea întrebuinţez toate artificiile de care sunt capabil, i-am răspuns cu modestie, conform credinţei mele.

Pe la miezul nopţii, petrecerea a luat sfârşit şi când am sosit la aerodrom, am găsit un avion ce aterizase pe bucătărie. El se întorcea de la Stalingrad şi cum aparatele de radio îi rămăsese în pană, n-a mai putut să ia o pantă normală şi a aterizat scurt.

În interiorul bucătăriei au fost surprinşi cinci soldaţi care acum strigau după ajutor. Cu toată situaţia lor critică, n-a lipsit nici nota comică, căci imediat ce unul dintre ei a fost tras afară, acesta a început să alerge şi să strige cât îl ţinea gura:

— Fugiţi ! Bomba are să explodeze !

Cursa însă nu i-a fost lungă, căci împiedicându-se de un obstacol a căzut. Profitând de aceasta ocazie, inginerul Folţer a reuşit să-l prindă şi să-l calmeze.

Rămăseseră însă încă patru soldaţi în interior şi greutatea avionului ameninţa să distrugă în întregime bordeiul. Norocul a fost uşa din lemn care a rezistat, după care cu ajutorul unor mari cricuri puse pe sub aripi l-a oprit din cursa lui. Omul care a fost salvat ultimul, fusese surprins în bucătărie şi acoperit aproape în întregime de dărâmături. Nu-i mai rămăsese la suprafaţă decât capul şi unul din umeri.

În interiorul acestui avion au fost vreo treizeci de răniţi, printre care şi câţiva români. Ştiindu-se salvaţi, n-au făcut altceva decât să cânte pe toată lungimea drumului, fără să-şi dea seama prin câte duşuri reci a trecut pilotul. Norocul lor a fost farul rotativ de lângă oraş care a permis identificarea aerodromului.

Toţi aceşti răniţi au fost instalaţi într-un bordei din zona germană, însă după cum părea erau urmăriţi de ghinion, căci a doua zi dimineaţa, cu ocazia unui raid rusesc, una din bombe a căzut pe ei. Nici unul din ei n-a scăpat cu viaţă....

Mă îndrept spre Morozovskaia pe care o înconjur, antiaeriana lor primind ordin de a trage în orice fel de avion care ar zbura pe deasupra ei.

La stânga, în apropiere de verticala noastră, într-o vale a unui mic râuşor care curgea dinspre vest către est, casele unui sat ardeau sub formă de torţe uriaşe. De când sunt pe front n-am văzut un astfel de spectacol. Mai mult ca sigur că şi cele pe care le bombardam noi au avut aceeaşi soartă, dar cum la început ele erau acoperite de praf şi fum, n-am putut să le văd niciodată.

Zăresc câteva avioane care se îndreptau spre sud. Le-am recunoscut de departe. Erau Ju 88. Plăcută întâlnire dar care n-a durat decât câteva secunde şi iată-mă din nou singur.

Nu mă simt deloc bine. Capul îmi este greu din cauza vinului roşu pe care îl băusem în timpul nopţii.

Am lăsat oraşul în urma mea, după care schimbând direcţia, mă îndrept spre nord. De la această înălţime şi ajutat şi de albul zăpezii, căutarea de obiective este mult uşurată. Cu toate acestea, până în prezent, cu toate că ne-am îndepărtat de front, n-am găsit încă nimic. În jurul nostru, totul părea foarte calm. Virez la dreapta şi puţin timp după aceea, pe un drum ce venea dinspre nord, zăresc o coloană motorizată cu maşinile distanţate între ele la treizeci, patruzeci de metri. O parte din ea era atacată de un roi de avioane Stukas şi de alte câteva ceva mai mari care păreau să fie Ju 88. Nu puteam să-mi concentrez prea mult privirea asupra lor, dar prin faptul că nu mai eram singur, prezenţa lor îmi dădea un sentiment de siguranţă.

În capul coloanei, la vreo două sute de metri distanţă de el, zăresc

două maşini mari care se îndreptau spre sud. Ele încă n-au fost atacate şi acum voiau să se salveze.

În aer nu se vedea nici vânătoare inamică şi nici explozii. Mă gândesc totuşi că în caz de pericol, voi putea să mă apropii în viteză de Stukas-uri care atacau la o înălţime mai mică decât cea a noastră. Această apropiere îmi dă curaj. Fiind perpendicular pe direcţia de mers a maşinilor, pentru a le putea bombarda, virez la stânga în picaj după care mă îndrept spre sud. Zbor apoi puţin paralel cu drumul şi când cred că momentul a venit, virez din nou la stânga până ce le am în faţa mea. Acum, de la această distanţă faţă de maşini, am tot timpul să fixez avionul pe direcţia lor. De această dată nu vreau să mă mai servesc de vizor prin intermediul observatorului, ci voi viza eu însumi prin ferestrele de jos ale carlingii. Desigur că este foarte pretenţioasă hotărîrea mea, dar am încredere în simţurile mele. Când momentul a venit, strig la Marinescu să lase patru bombe, pe care el le urmăreşte prin ferestrele de lângă turela din botul carlingii. După un timp, ridicând un deget mă face să înţeleg că o bombă a atins ţinta. Dacă este aşa, am realizat o performanţă extraordinară, fără vizor şi cu un bombardier la orizontală.

Desigur, n-aş putea pretinde ca acest sistem să fie adoptat căci în primul rând el este cu totul personal şi după aceea nu întotdeauna s-ar putea obţine un rezultat pozitiv; chiar cu vizor şi cu deriva anulată, sau pe un timp fără vânt, obiectivele mici sunt foarte greu de atins cu un bombardier greu la orizontală, care în mod normal are o altă întrebuinţare.

Nu puteam să bombardăm coloana. Am fi riscat să doborâm unul dintre avioanele germane care atacau la o înălţime mai mică decât a noastră. În schimb, la dreapta, la câţiva kilometri, zărim oameni ce mergeau pe un drum. Fără să mai aştept o secundă, virez brusc la stânga, şi după ce fac un mare înconjur iau drumul în lung, strigând în acelaşi timp lui Marinescu să se pregătească pentru a bombarda în dâră.

Luminiţele de pe micul tablou ce indică căderea bombelor nu se stinseseră încă toate, când la stânga mea zăresc un avion de vânătoare urmat de un altul care după ce-au degajat se îndepărtau de mine într-un viraj vertical. În acelaşi timp aud ţăcănitul mitralierelor de bord.

De fiecare dată când am fost surprins în această situaţie de bombardier izolat, am avut întotdeauna senzaţia neplăcută, asemănătoare celui care fiind singur cocoţat pe un vârf de munte, înconjurat de râpi adânci, este atacat de vulturi. Chiar dacă reuşeşte să coboare o pantă, din cauza mâinilor care nu-i sunt libere, el are impresia că dintr-un moment într-altul va simţi pe creştetul capului ciocul păsărilor de pradă.

Le urmăresc câteva minute cu privirea, după care virez brusc cu intenţia de a mă apropia de avioanele germane. În faţa mea la câteva sute de metri, văd alte trei mici avioane. Nu aştept deloc să văd ce fac şi-mi continui virajul, reducând în acelaşi timp din gaze, pentru a pierde pe cât mai repede din înălţime. La un moment dat nu le mai văd, dar cum nu mă puteam servi de intecomunicaţie nu puteam să ştiu dacă nu voi fi atacat

din spate. După aceea, scrutând cerul, constat că Stukas-urile au dispărut. Le-am întors spatele, sau au plecat ? În orice caz o neplăcută surpriză.

Cu avionul în picaj şi neştiind nimic din ce se petreceau în spatele meu, mă îndrept spre sud şi nu mă simt în siguranţă decât atunci când am depăşit Tatsinskaia. Din acest moment, repun avionul la orizontală şi mă îndrept către Novotcherkask.

În drum sunt asigurat de către Marinescu că bombele au căzut în lungul drumului printre oamenii care mărşăluiau pe cele două margini ale lui, după care el adăugă:

— Acum înţeleg de ce Eugen bombarda atât de bine!

Nu-i răspund de ce cel dispărut n-a greşit niciodată în nici un bombardament. Trebuia să urlu ca să mă poată auzi şi după aceea nu era nici momentul pentru astfel de explicaţii.

După ce-am aterizat, radiotelegrafistul mi-a spus că am fost atacaţi de trei JAK 9 care au fost obligate să dispară fiind ele însuşi atacate de câteva alte avioane mici. Desigur că acesta era vânătoarea care a însoţit bombardierele în picaj. Trebuie să le mulţumesc din tot sufletul, căci senzaţia neplăcută pe care am avut-o de a avea pe ruşi în spate, mi-a părut o eternitate. La inspecţia făcută, n-am găsit nici o urmă de glonţ.

A doua zi am primit ordin de a ne deplasa la Rostov. De altfel, când am discutat cu cei doi reporteri saşi, Rostovul a fost acela pe care l-am prevăzut în caz de retragere.

Aerodromul de la Novotcherkask îmi era foarte antipatic. După felul cum avioanele erau dispuse pe teren, cu lăzile de bombe răspândite peste tot în jurul lor, îmi făcea impresia că ne găsim într-o gară de tranzit, izolată şi unde pasagerii, de-abia sosiţi, aşteptau pe chei trenul care trebuia să-i ducă în altă parte.

Coloana de maşini trebuia să plece, după ce eşalonul volant şi-a luat zborul. N-am plecat direct către noua noastră destinaţie, ci numai după ce-am executat o misiune cu toate avioanele la un obiectiv fix din nordul Morozovskaiei. Era vorba de un sat ce nu era prea departe de linia frontului. După trecerea primelor patrule, l-am văzut dispărând într-o masă de fum. În aer n-am avut nici un necaz, ci numai câteva explozii de antiaeriană care probabil că n-au vrut să-şi arate precizia lor, căci toate proiectilele au explodat foarte departe de noi.

Era atât de frig, încât după ce-am aterizat n-am avut nici o curiozitate de a arunca o privire de ansamblu asupra acestui aerodrom.

În această primă noapte, am dormit cum am putut într-o mare clădire situată la marginea aerodromului. A doua zi, am primit ordin să ne mutăm în oraş. Pentru a nu fi dispersaţi, am fost împărţiţi în două grupuri. Cel din care făceam parte a fost instalat într-o mare clădire din cărămizi roşii care servea de locuinţă artiştilor Operei de la Rostov. Eu şi locotenentul de rezervă Vasilescu am primit o cameră care făcea parte dintr-un apartament compus din două piese, o bucătărie destul de rustică, o rezervă de alimente ce era complet goală şi dintr-un coridor. Proprietăreasa era o femeie tânără şi de talie mică, care după cum părea,

trăia în mare sărăcie. Privirea îi era tristă şi obrajii slăbiţi şi galbeni. Avem impresia că era tuberculoasă.

De la început i-am dat a înţelege să nu aibă frică de noi. Aşa cum eram îmbrăcaţi în hainele noastre de zbor şi neraşi, păream nişte urşi ieşiţi de prin una din pădurile de prin apropiere.

În acest apartament era tot aşa de frig ca şi afară. În camera din centru nu era decât un pat, un covor întins pe un perete, un scaun şi o masă. În cea din fund, un singur birou fără sertare. Între aceste două camere nu era nici o uşă. Probabil că ea a fost pusă pe foc. În bucătărie aceeaşi mizerie.

Proprietăreasa se numea Şura. Era ingineră. Fără să o mai întrebăm ne-a spus că fratele ei era de asemenea inginer şi că pe timpuri au lucrat amândoi în aceeaşi uzină. Acum el se era într-o unitate de tancuri, probabil în una dintre cele care nu vor întârzia să atace în direcţia noastră. Cu ea mai locuia o verişoară, dar care mai niciodată nu era acasă, fiind obligată să lucreze departe, în altă parte a oraşului.

Aşa cum era, îmi făcea milă. O totală lipsă de interes, transpira din toată fiinţa ei. Seara, după ce ne-am întors de la aerodrom, ne-a propus să dormim în singurul pat ce exista în casă. Am refuzat însă, spunându-i că ne vom întinde pe duşumeaua din camera unde se găsea biroul.

După ce-am pus cuverturile pe jos şi o alta în locul uşii care lipsea, am invitat-o să ia masa cu noi. La început a refuzat, dar până la sfârşit n-a putut rezista tentaţiei cutiilor noastre de conserve şi tuburilor de brânză de soia. Chiar de la început, când a văzut că suntem corecţi, a început să-şi desfacă baerele sufletului. Ea ne-a spus între altele că ruşii nu-l iubeau pe Stalin şi că aveau o mare frică de el, dar ne-a mai spus că având deja un dictator, n-au nici o nevoie de un altul, care pe deasupra era şi străin. M-am mirat atunci când am aflat că aproape numai cazacii mai aveau pământurile lor personale, dar pentru această libertate trebuiau să plătească un impozit destul de important. După aceea, ea ne-a mai spus că vom fi bătuţi. I-am răspuns că şi noi ne aşteptam la acest rezultat, dar sperăm că războiul se va termina într-o manieră echitabilă pentru toate popoarele din Europa.

Iarna a devenit teribil de friguroasă şi ruşii avansau foarte încet, cu toate că rezistenţa forţelor ce li se opuneau era slabă. Către sfârşitul lui decembrie, trupele lor au atins confluenţa Donului cu a Doneţului, după aceea, în partea inferioară a Donului au ajuns la satul Bagaevskaia.

Două divizii româneşti au fost formate din resturile unităţilor care s-au retras din nord şi care trebuiau să se bată pentru a apăra malul drept al fluviului. De asemenea, se găsea şi un mic număr de italieni care au făcut parte din Armata a 8-a cea care a fost distrusă aproape în întregime după atacul rusesc de la Don. Era un amalgam de toate armele, cu posibilităţi de rezistenţă foarte limitate.

De la primele misiuni executate de pe acest aerodrom pe deasupra zonei de dincolo de Don, am constatat că ruşii dispuneau de o artilerie foarte numeroasă. Eram mai tot timpul acompaniaţi de explozii. Pe de altă parte, inamicul fiind în plină mişcare, puteam găsi mai uşor obiectivele de bombardat. Din nefericire, noi nu eram destul de numeroşi

şi după aceea erau zile când din cauza acestui frig extraordinar şi din cauză de lipsă de echipament special, nu puteam porni toate avioanele. Pentru a realiza acest lucru, ne-ar fi trebuit să avem un aparat de încălzire şi un specialist de fiecare avion. Mai mult încă, chiar aparatele de încălzire pe care le aveam au început să dea semne de oboseală.

Cu toate aceste greutăţi, locotenentul Ioan Dumitru (avea acelaşi nume, dar nici un grad de înrudire cu fraţii care au dispărut), zis şi "Filozoful", a păstrat în întregime tot bunul său umor. Înainte de a fi trimis pe front, urma cursurile Facultăţii de Filozofie din Bucureşti, unde era considerat de către profesorii lui, ca unul dintre cele mai bune elemente. Era foarte vesel şi adesea, atunci când ne aşteptam mai puţin, uşa camerei care servea de sală de aşteptare a personalului navigant, se deschidea cu bruscheţe şi în cadrul ei îşi făcea apariţia Ionel, aşa cum îl numeam, după care cu vocea lui bine timbrată şi nuanţată începea să declame versuri. Din acest moment, veselia devenea generală şi descreţea fruntea chiar şi celui mai pesimist dintre noi.

Într-o seară, pe când eram adunaţi pentru a ne deplasa în oraş, dintr-odată Ionel pe un ton de glumă ne spuse că este foarte nemulţumit că n-a întâlnit niciodată un vânător rus care să îndrăznească să se măsoare cu el. A doua zi chiar, timpul permiţând o ieşire mai masivă, Ionel a plecat cu un avion ce făcea parte dintr-o formaţie de cinci avioane. Cerul era acoperit de nori negri şi izolaţi, a căror bază inferioară cobora până pe la vreo patru sute de metri înălţime. Vânătoarea i-a atacat pe când erau pe deasupra zonei de pe lângă râul Sal. În timpul unui viraj, Ionel găsindu-se în partea exterioară al acestui viraj, a rămas ceva mai departe, în urma celorlalţi. Văzându-l izolat, toţi vânătorii au sărit pe el. În lupta care a avut loc, un rus a fost doborât, dar din nefericire nici avionul lui Ionel n-a avut o soartă mai bună, căci trenul de aterizare fiindu-i lovit, a trebuit să aterizeze pe burtă. Fiind foarte greu avariat şi din lipsă de timp, a fost tras la marginea aerodromului unde i s-a dat foc. În urma acestei aventuri, Ionel fiind foarte mâhnit şi contrariat, pentru a-l readuce la starea lui normală care-l caracteriza şi anume cea de veselie, comandorul i-a povestit o anecdotă cu un grădinar a cărei morală era: Unul de la noi şi altul de la voi".

Frigul a devenit foarte intens şi termometrul arăta mai puţin de treizeci de grade. Vântul sufla cu violenţă spulberând şi ridicând zăpada până la o înălţime de vreo treizeci de metri.

Misiunile se făceau din ce în ce mai rare. De cele mai multe ori, numai un singur avion îşi lua zborul. Aceeaşi situaţie şi pentru vânători. Corpul Aerian german care dispunea de peste două sute de avioane Heinkel de tip Siegfried şi Ju 88 a găsit că a fost excepţional de favorabilă ziua când au reuşit să pornească motoarele la paisprezece aparate.

În general, eu eram cel care era trimis. Cu cât executam misiuni singuratice în acest infern de nori şi zăpadă, cu atât cei ce le ordonau s-au obişnuit să creadă că această "favoare" era ca o "funcţie" specială care mi-a fost în mod normal rezervată numai mie. Probabil că au auzit că nu ocolesc niciodată obiectivul şi atunci când era vorba de căutarea lor, nu mă lăsam până ce nu găseam unul. Totuşi cred că în sferele înalte

existau unele remuşcări. Nu de mult, când comandorul m-a propus să explic pentru ce la Raspopinskaia am avut atâtea pierderi, generalul a refuzat să mă asculte. Era o urmare directă al unui act de uşoară indisciplină pe care am comis-o înainte de război şi pe care el încă n-a uitat-o. Acum însă, generalul a devenit mai înţelegător şi într-o zi l-am auzit spunând comandorului: "Ce se petrece cu Profir ? Mi se pare că a slăbit. Dă-i Iosifescule să mănânce cât poate".

În cursul uneia dintre aceste misiuni singuratice, după ce-am aşteptat în zadar, învârtindu-mă pe deasupra aerodromului, pe un vânător care trebuia să mă acompanieze şi al cărui motor refuza să pornească, mi-am luat zborul către est, lăsându-l dacă va putea, să mă ajungă din urmă. Înainte de a trece în zona inamică am zărit câteva avioane mici ce păreau să fie într-un zbor de supraveghere. Fiind prea departe de ele şi neputând să le identific, am virat repede înapoi, dar fără a mă reîntoarce la aerodrom.

Am rămas pe deasupra Donului jucându-mă de-a v-aţi ascunselea cu ei. Cu această ocazie am avut tot timpul să aştept şi să mă gândesc. Într-adevăr nu m-am înşelat. Erau ruşi, dar neavând rezervoare suplimentare, după câtva timp, au fost obligaţi să părăsească zona. După plecarea lor nu m-am abţinut să nu gândesc că şi ei, inamicii noştri, pot să decoleze.

În tot acest timp de aşteptare am urcat până la trei mii de metri, o pânză subţire de nori împiedicându-mă să urc mai sus. Aveam de bombardat un sat de pe valea râului Sal. În acest mod, coborând în zbor picant până la două mii de metri, înălţime pe care mi-am fixat-o pentru a bombarda, puteam să câştig în viteză şi să scurtez din timpul de trecere pe deasupra teritoriului inamic.

După un timp, nemaizărind nici o urmă de vânătoare inamică, am început să cobor punând avionul pe direcţia satului. Când acul vitezometrului arăta patru sute cincizeci de kilometri la oră, am redus din picaj, reglându-mi apoi panta de aşa manieră încât să nu depăşesc această viteză. Când valea a apărut în faţa noastră, spun căpitanului Ştefănescu care mă acompania ca observator, să nu se ocupe de bombardament ci să observe numai cerul. Distanţa până la obiectiv nemaifiind prea mare, când am ajuns la două mii de metri, repun avionul la orizontală şi-mi reiau zborul în condiţii normale. În acelaşi timp aud vocea radiotelegrafistului care mă anunţa că nu eram ameninţaţi de nici un pericol.

De această dată zburam pe un Dora, care permitea intercomunicaţia între noi. În plin cer în greoiul meu bombardier, lipit de scaunul meu, neavând la îndemână nici o armă care să mă poată pune într-o altă postură activă şi care mi-ar fi dat o oarecare asigurare, eram fericit să nu aud vocea membrilor din echipajul meu.

Privirea îmi era concentrată pe satul la care trebuia să ajung în câteva secunde. În momentul când vizam prin geamurile inferioare ale carlingii, am zărit pe străzi maşini şi oameni. Trag de maneta de "Lasă tot", după care, printr-un viraj acrobatic, reiau drumul de întoarcere. De-abia acum au apărut în jurul nostru câteva explozii, dar ies repede din zona lor.

Au tras prea târziu. Aud în cască exclamaţiile de bucurie a celor din fundul avionului. Acum eram sigur că am atins ţinta. Cu toate acestea, menţin virajul până ce ajung să văd din nou satul. Tot centrul lui era acoperit de fum. Nu insist prea mult şi-mi iau direcţia către aerodrom.

S-ar putea ca într-o zi să plătesc scump această curiozitate de a vedea rezultatele bombardamentului meu, dar acest obicei mi-a intrat în sânge. Totuşi, nu mă întorc niciodată în baraj ca pe timpul lui Eugen. Săracul Eugen ! De multe ori, atunci când sunt în zbor, mă gândesc la el. Au fost chiar momente când mă aşteptam să-l văd lângă mine cu luleaua lui, care niciodată nu ştiam dacă este aprinsă sau stinsă. După dispariţia lui, am încercat cu alţii acele reîntoarceri pe deasupra obiectivului pentru a lua fotografii, dar nici unul n-a reuşit să le ia pe timpul virajelor mele bruscate şi la verticală. Eram obligat să le fac aşa, căci pentru mine această manevră acrobatică îmi stimula curajul şi-mi dădea o oarecare tărie fizică şi morală.

Mă îndrept cu avionul în picaj spre Don, evitând în acelaşi timp zonele pe care le ştiam că sunt apărate de antiaeriană. Când am ajuns pe deasupra fluviului, nu mai aveam decât vreo cinci sute de metri. Dinspre vest, văd zburând în sens contrariu Messerschmitt-ul care trebuia să mă acompanieze. Din curiozitate - din nou curiozitatea mea şi lipsa mea de prudenţă - mă întorc şi mă iau după el. Voiam să văd şi eu ce face un vânător atunci când este singur. Viteza lui fiind de aproape două ori mai mare decât a mea, vânătorul s-a îndepărtat repede de mine. Dar nici el nu-şi urmează drumul căci îl văd cum schimbă brusc direcţia, coborând apoi spre pământ. Pentru a nu-l pierde din vedere, virez şi reiau zborul în sens invers. Acum el este la stânga mea şi am tot timpul să-l văd cum, într-un zbor de vultur, a trecut de două ori pe deasupra aceluiaşi loc. De la distanţa la care mă găseam, nu puteam să văd ce mitralia, dar cum nu era nici un vehicul, nu puteau să fie decât oameni.

După ce-am aterizat, am aflat că acest vânător singuratic a fost căpitanul Şerbănescu, comandantul Grupului 9 Messerschmitt. Personal, chiar de la început, am văzut în el un adevărat as. Într-adevăr, el a fost asul aviaţiei de vânătoare româneşti. Până la moartea lui, a realizat şaizeci şi trei de victorii omologate şi a executat câteva sute de misiuni. Fizic, semăna cu Douglas Fairbanks, tatăl.

Ruşii devenind din ce în ce mai periculoşi, din precauţie, am fost obligaţi să părăsim locuinţele din oraş şi să ne instalăm în una din clădirile aerodromului. Această mutare era necesară, căci, după cum mi-a spus Şura, în timpul lunii decembrie 1941, în zori, când oraşul a fost reocupat de ruşi, populaţia civilă a masacrat aproape cinci mii de germani. Aceasta era o cifră dată de statistica rusească, dar chiar dacă ea era exagerată, era un fapt de care trebuia să ţinem cont. La rândul ei, populaţia civilă n-a avut nici ea prea mare noroc, căci armata lor de eliberare le-a luat până şi ultimul bob de porumb pe care îl aveau. Şura mi-a mărturisit că de atunci sănătatea ei a început să şubrezească. Îmi aduc aminte că într-o zi mi-a spus că a aflat că sunt foarte curajos, dar că ea nu înţelegea comportarea mea care era cu totul diferită de cele ce-a auzit cu privire la mine.

— Şura, i-am spus, sunt un soldat care a fost trimis aici să-şi facă datoria. Mă bat în aer şi nu pe pământ contra femeilor, copiilor şi a bătrânilor care sunt lipsiţi de orice mijloc de apărare. Este tot ce pot să spun. Nu sunt venit în Rusia pentru alt motiv. Dacă există câteva elemente izolate care au deviat de la această linie, acest lucru este cu totul regretabil. Un proverb de-al nostru spune: "Nu există pădure fără uscături". (Sunt obligat desigur să deschid această paranteză şi să arăt prin comparaţie comportarea ruşilor după armistiţiul din 1944. Nimeni din cei ce au trăit şi au avut vârsta să înţeleagă, nu cred că pot uita cele văzute, nici până la moartea lor. Îmi permit această scurtă digresiune, prin faptul că această lucrare am scris-o cu mult mai târziu.)

Înainte de a părăsi clădirea, am sfătuit pe toţi proprietarii noştri să nu se afişeze cu noi, căci li s-ar putea întâmpla mai rău decât în 1941. Într-adevăr, o astfel de atitudine ar fi putut să le aducă numai nenorociri după plecarea noastră, chiar dacă se ştia că raporturile dintre români şi populaţia civilă din teritoriile ocupate au fost cu totul umane. Germanii rămâneau adevăraţii lor inamici, chiar dacă atitudinea lor era corectă, din cauza măsurilor generale pe care Reichul le-a luat pentru a-şi asigura dominaţia. Cât despre italieni, atât de aproape de noi ca rasă, atât de umani, atât de comunicativi.... ei bine, ei au exagerat puţin ! Se fereau de ei, fiindcă erau într-adevăr prea galanţi.

Nu departe de clădirea în care ne-am instalat pe aerodrom, două femei locuiau într-o casă compusă din câteva camere de unde ele împărţeau alimente soldaţilor care s-au pierdut de unităţile lor. Erau două voluntare, două fiinţe curajoase, care au îndrăznit să vină până aici cu toate că acum nu mai eram departe de front şi că de multe ori, pe timpul nopţii, eram bombardaţi din belşug de aviaţia inamică.

Una dintre ele era nevasta unui căpitan de infanterie, iar cealaltă era Smaranda Brăescu, celebra noastră paraşutistă care pe timpuri la Philadelphia, în America, a bătut un record mondial feminin de coborâre cu paraşuta. Le-am povestit cum eram să fim prinşi la Tatsinskaia pentru a le convinge să plece, dar ele erau atât de hotărâte încât mi-au răspuns că vor să înfrunte cu orice risc mizeriile acestui război cât şi asprimea acestei ierni.

Ninsese toată noaptea. Pământul era acoperit de un strat gros de zăpadă pe care vântul o mătura şi o depunea sub formă de dune înalte pe lângă obstacolele care i-au ieşit în cale. Şi pe deasupra era foarte frig. Nimeni nu îndrăznea să se mai plimbe pe afară. Cei de la serviciul tehnic se sculau de dimineaţă pentru a curăţi avioanele de haina lor albă care s-a depus în timpul nopţii, apoi veneau cei care porneau motoarele.

Ordinul de misiune a fost dat de dimineaţă, dar din cauza motoarelor care refuzau să pornească, am fost obligat să mai aştept. Din nou trebuia să plec singur.

Misiunea pe care am primit-o era aceea de a bombarda tot ce voi găsi între Don şi Sal. În ceea ce mă priveşte, eram ales, desigur, pentru precizia mea de bombardament şi cred că şi din obişnuinţă. Ca observator mi l-a dat pe căpitanul Ştefănescu.

Am decolat, rulând pe foarte mică distanţă. Din cauza vântului atât de puternic, avionul s-a deslipit foarte repede de teren.

De-abia escamotasem trenul de aterizare, şi simt pe cineva lângă mine, în uşa care separa carlinga de culoarul lansatoarelor. Întorc capul şi o văd pe Smaranda Brăescu.

— Şi eu sunt aici, îmi spune ea.

— Dar ce căutaţi în avion?

— Vreau să mă bat şi eu. Vreau să trag...

— Vă daţi seama ce faceţi? Aveţi vreun ordin? Dacă veţi fi lovită de vreun glonţ, cum voi putea motiva această moarte?

— Vreau să mă bat, îmi repetă ea.

Nu puteam să mai fac nimic. Cum nu puteam să mă întorc la aerodrom, îmi continui zborul. Ştiam foarte bine că dacă i s-ar fi întâmplat ceva, eu aş fi purtat toată vina. Eram într-adevăr în apropierea frontului, dar pericolul exista tot timpul, cu toate că în această zonă vânătoarea nu se arăta decât foarte rar. Această lipsă s-ar putea datora faptului că bazele lor erau prea departe de noua linie a frontului sau că ea, în acest timp era întrebuinţată pentru a susţine acţiunea armatei la Stalingrad.

Aceste misiuni cu un singur avion au început să devină din ce în ce mai obositoare, dar cât de dure ar fi fost ele, mai ales pentru moralul pilotului, ele trebuiau să fie executate. Personal, n-am părăsit niciodată zona inamică fără ca el să-mi plătească benzina întrebuinţată, bombele şi uzura motoarelor, chiar dacă, câteodată, rezultatul n-a fost prea extraordinar. Această situaţie anormală putea uşor să tenteze bombardierul să dea drumul orbeşte la bombe, chiar pe timpul virajului (în mod normal interzis) şi să caute să se salveze cât mai repede posibil.

Imediat după ce-am depăşit Donul, zăresc pe un drum ce era paralel cu fluviul o mare coloană de oameni. Eram la două mii de metri şi de la această înălţime nu puteam să-mi dau seama despre ce era vorba. Dacă erau prizonieri? Nu bombardez, ci fac un viraj în jurul ei. Nu puteam să luăm o hotărâre. Nici unul dintre oameni n-a părăsit drumul şi nici o explozie de antiaeriană n-a apărut pe lângă noi. Nu mai insist, ci iau direcţia spre est. De-abia acum îşi fac apariţia câteva explozii. Fiind singur şi liber în mişcările mele, virez brusc pentru a le evita, dar dau peste altele. Acesta era tirul sporadic al unităţilor de antiaeriană din prima linie.

— Ia uite cum se-nvârt, îmi spune Smaranda, care mai era încă în cadrul uşii.

Îmi dau seama că ea râdea. Aceste explozii nu aveau un alt efect asupra ei decât de-a o amuza.

Privirile îmi aleargă peste tot. Totuşi, fiind în apropiere de nori, mă simt în siguranţă. Ei îmi sunt cei mai buni prieteni. Puţin după aceea, exploziile au dispărut complet.

Ne apropiem de valea râului Sal. În plin câmp, pe un drum, zăresc şase vehicule. Nu erau prea mari şi îndărătul fiecăruia din ele, văd oameni. S-ar putea să fie cei din maşini care, la apariţia noastră, s-au oprit şi au coborît. Virez la dreapta pentru a putea lua acest drum în lungul lui. De această dată vom bombarda cu ajutorul vizorului. Puţin

după aceea, urmează dialogul obişnuit, scuturăturile bruşte ale avionului şi micile luminiţe ce se stingeau unele după altele. După ce căpitanul Ştefănescu m-a anunţat că a terminat, virez la stânga şi iau direcţia către aerodrom. Nu m-am întors ca să mai văd rezultatul, dar după cele ce mi-au spus cei din fund, n-a fost rău. Dâra de bombe a cazut oblic, probabil din cauza derivei pe care n-am putut s-o elimin, dar o parte din bombe au căzut printre vehicule.

După ce-am aterizat, am luat pe Smaranda de-o parte spunându-i să se mulţumească cu această experienţă şi să părăsească aceste locuri. N-am putut însă deloc s-o conving, ea susţinând tot timpul că va cere dreptul de a zbura ca trăgător. Ea a dat, în strălucita ei carieră, suficiente probe de îndrăzneală, dar pentru a fi un bun mitralior îi trebuia o instrucţie specială.

Către seară, natura s-a dezlănţuit şi mai rău. Toată noaptea am auzit urletul lugubru al furtunii şi a doua zi a fost nevoie ca pista să fie degajată şi să se deschidă, în zăpadă, drumuri de acces până la avioane. Vântul sufla şi fluiera, luând cu el zăpada şi transformând-o într-un fel de fluviu aerian pe deasupra pământului. Nu se vedea mai departe de vreo treizeci de metri şi termometrul arăta minus patruzeci de grade. Până acum n-am avut un astfel de timp. Au trebuit câteva ore de muncă, numai la un singur avion, ca să poată să-i fie pornite motoarele.

Pe la orele zece, am fost chemat de către comandor, care mi-a dat ordin, în urma unei dispoziţii de la Corpul Aerian, să plec la Stalino. Trebuia să transport acolo, la atelierul de reparaţii, un căpitan mecanic. Cu noi, luam şi două femei de naţionalitate rusă, care până acum au lucrat la bucătăria uneia dintre bazele de aprovizionare şi care locuiau într-un sat nu departe de Stalino.

Vântul era atât de puternic, încât pentru a ajunge până la avion, a trebuit să merg cu corpul aplecat înainte. Nu-mi era frig fiind îmbrăcat în hainele de zbor, dar simţeam pe obraji asprimea zăpezii. Vizibilitatea la orizontală era atât de redusă, încât, înainte de a decola, am făcut pe jos o mică explorare a pistei. Trebuia s-o am drept în faţa mea dacă nu voiam să intru în unul din malurile de zăpadă care-i formau marginile. Cu toate că cerul, văzut la verticală, părea să fie clar, eram obligat să fac o decolare ca pe timpul nopţii de pe un aerodrom fără nici un balizaj.

După ce-am decolat, am ieşit din această zăpadă spulberată pe la o înălţime de vreo treizeci de metri. Cu mult mai sus, cerul era acoperit de nori foarte subţiri, iar spre Stalino el părea să fie cu totul clar. Pe la o mie de metri temperatura se schimbase într-atât, încât mi-am permis să-mi scot mănuşile de zbor.

Dar dacă zburam într-o lumină atât de frumoasă, jos pământul părea acoperit de o vată sticloasă asemănătoare celei cu care sunt ornaţi pomii de Crăciun. În acest timp mă orientam foarte uşor, putându-mi fixa repere importante fie la verticală fie pe direcţie ceva mai oblică. În nici un caz nu puteam conta pe busolă pe un astfel de vânt care bătea cu putere din coastă.

Nefiind în misiune de război, acum aveam toată libertatea să admir această frumuseţe.

Viteza absolută a avionului era redusă probabil la jumătate şi după felul cum defilau reperele de jos, aveam impresia că stăteam aproape pe loc. După un timp am coborît la cinci sute de metri. Acum vedeam mai bine grupuri de oameni, de căruţe şi alte vehicule care se îndreptau spre vest. Mai mult ca sigur că în aceste convoaie erau mai ales răniţi sau oameni îngheţaţi care erau transportaţi în interiorul ţării.

În depărtare apare oraşul Stalino. Pe deasupra acestei suprafeţe de spumă, el părea ca un castel de vis care a ţâşnit dintr-odată în această depărtare sub forma unei viziuni ireale. La un moment dat văd un Ju 52, care după ce şi-a luat panta de aterizare a dispărut imediat în această masă de zăpadă spulberată. Odată ajuns la verticală aerodromului, îmi formez direcţia de aterizare după mâneca indicatoare de vânt ce se găsea pe un hangar. Cu toate că am apreciat ca fiind bună distanţa pe care o aveam până la aerodrom, odată intrat în această zăpadă spulberată, din lipsă totală de vizibilitate, am aterizat scurt pe o dună de zăpadă. Suprafaţa ei îngheţată fiind foarte dură, după ce m-am oprit am fost complet blocat. Am încercat cu motoarele în plin în câteva reprize să mă degajez, dar totul a fost în zadar; avionul refuza să se mişte. Acum marele pericol care exista era acela ca nu cumva un avion să aterizeze peste noi. Căpitanul mecanic, fiind foarte grăbit, ieşi din avion şi se îndreptă singur spre hangar. După vreo treizeci de metri, fiind învăluit de furtuna care domnea pe aerodrom, l-am pierdut din vedere. Ceea ce făcea el era foarte riscant, căci nu era îmbrăcat ca să poată rezista acestei naturi dezlănţuite şi acestui frig atât de teribil. Şi aşa, pe cap, nu purta decât o simplă caschetă de stofă.

Ajutat de radiotelegrafist şi de cele două rusoaice, spărgând crusta de gheaţă din faţa roţilor, am reuşit să degajăm avionul, după care cu motoarele în plin, m-am îndepărtat spre hangar. La un moment dat, în faţa mea, văd pe căpitanul mecanic care îmi făcea semne disperate. Reduc complet gazele şi la rândul meu îi fac semn să urce în avion. De-abia după ce am ajuns lângă mine mi-am dat seama de halul în care era. Era îngheţat până la măduva oaselor şi complet zăpăcit. În mâna dreaptă ţinea un revolver.

— Dar ce este cu acest revolver ? îl întreb.

— Nu mai puteam. Am vrut să mă împuşc.

Privindu-l, mi-am putut da seama cea fost pentru el, atât de subţire îmbrăcat, acest frig care domnea afară.

Am tras avionul aproape de Nr. 30 căruia încă nu i se schimbaseră motoarele, dar nu fără o oarecare greutate. Din cauza vântului care sufla cu tărie din coastă, pentru a-l aduce pe direcţia dorită, a trebuit ca mecanicii să pună o cală în faţa roţii drepte şi s-o schimbe pe măsură ce câştigam puţin avans. Pentru a nu fi deplasat de vânt, a fost ancorat.

Acum o altă mică aventură. Între noi şi hangar era o suprafaţă de apă îngheţată peste care am vrut s-o trecem fără a o ocoli. De la început, din cauza vântului, am fost dezechilibraţi şi trântiţi pe jos, după care am fost târâţi pe o distanţă de vreo zece, cincisprezece metri. Cele două rusoaice care aveau cu ele doi saci de făină pe care i-a primit din partea celor pentru care au lucrat, au reuşit să ajungă mai uşor la hangar, împingând şi

ţinându-se în acelaşi timp de aceşti saci. Le-am sfătuit să se întoarcă cu noi la Rostov, dar au refuzat, spunându-mi că se vor descurca cum vor putea pentru a putea ajunge în oraş care era la câţiva kilometri de aerodrom.

Cum căpitanul întârzia cu inspecţiile lui, am fost obligat să-mi petrec noaptea pe acest aerodrom. Fiind departe de front, camarazii mei de la Stalino mi-au putut oferi o cameră bine încălzită care mi-a adus aminte de vremuri mai bune.

A doua zi, acelaşi timp îngrozitor. Un fel de ceaţă deasă şi de o culoare negricioasă pe care o vedeam spre Rostov, mă îngrijora foarte mult şi pe deasupra căpitanul încă nu era gata de plecare. N-am decolat decât spre seară, dar de data aceasta, ajutat şi de vânt, am ajuns într-un timp record la Rostov. Orizontul în această direcţie se menţinea tot timpul foarte întunecos, dar din fericire norii pe care îi vedeam erau cu mult mai departe de aerodrom.

Odată ajuns, trebuia să rezolv o altă problemă foarte grea şi anume cea a aterizării. Intrat din nou în acest fluviu alb format de zăpada spulberată de vânt, am realizat într-adevăr, pe o pistă obligată, o aterizare de care îmi voi aduce aminte toată viaţa. Fără nici o vizibilitate, cum n-am intrat cu avionul în unul din malurile înalte de zăpadă ce formau marginile pistei, a fost un miracol. A fost o adevărată minune că am aterizat drept pe mijlocul pistei.

Cum spre nord, cerul se menţinea clar, pe timpul nopţii am avut o mulţime de vizitatori. Circul a durat câteva ore. Cum am fi putut crede că ruşii nu aveau piloţi antrenaţi ? Desigur că ei dispuneau de alte metode pentru a încălzi motoarele. Cât despre bombele lor, nu le-am dat o prea mare atenţie cu toate că exploziile aveau loc pretutindeni. Cu geamurile prost camuflate, am jucat remi până la miezul nopţii în camera comandorului.

Trebuie să revin la aceşti nori de care am vorbit atâta, să invit cititorul să mă acompanieze în imperiul lor haotic sau în lumina de gheaţă a cerului din Rusia. Bombardierul singuratic avansează, atras ca de un magnet de un scop îndepărtat, aripile lui traversează pânze umede, se îneacă în mase fluide, străluceşte în spaţiile libere dintre nori. Dar care este acest scop? O victorie de care se va vorbi mai târziu, sau o altă ţintă, cea de unde nimeni nu se mai poate întoarce ? În tot cazul, ea nu putea să fie decât moartea. Atât pentru unii, cât şi pentru alţii, ea era elementul aşteptat, elementul familiar.

A doua zi, am fost numit să plec din nou în misiune, din nou fără obiectiv precizat dinainte. Trebuia să mă duc pe deasupra zonei de dincolo de râul Sal. Şi din nou, nu s-au putut porni motoarele decât la un singur avion. În ceea ce priveşte vânătoarea de protecţie, căpitanul Şerbănescu care ar fi vrut să mă acompanieze, a trebuit să renunţe, mecanicii lui neputând să pornească nici un motor.

În aceste condiţii, care de altfel au început să-mi devină obişnuinţă, mi-am luat zborul. Atmosfera era "huloasă" şi vizibilitatea proastă. Totuşi, nu era ca în zilele precedente, căci în timpul decolării am putut să văd în faţă la cel puţin câteva sute de metri. Cu toate că vântul se mai calmase, el era încă destul de puternic şi zăpada era încă

spulberată. Nori compacţi, joşi şi negri se vedeau spre zona la care trebuia să ajung.

De-abia am ajuns la vreo sută de metri înălţime, că simt cum cineva mă bătea pe umărul drept. Mă întorc şi o văd din nou pe Smaranda în uşa carlingii, care cu un deget pus pe gură, îmi făcea semne să nu mă enervez.

— Din nou ?! Dar cum de-ai intrat?

Ordonasem celor din spate să n-o mai lase să intre în avion, dar imediat mi-am adus aminte că aceştia nu mai erau aceeaşi, şi deci ei nu aveau nici o vină.

— M-am ascuns în dosul avionului, unde am rămas până ce te-am văzut că ai intrat în carlingă, după care m-am strecurat şi eu în interior, îmi răspunde ea foarte calmă de parcă totul n-ar fi fost nimic.

— Bine, mă reîntorc. Te-am prevenit şi...

— Am aprobarea comandorului.

— Scrisă?

— Nu, verbală.

— Foarte bine. După aterizare am să mă informez.

Admiram curajul ei, mai ales acum când astfel de misiuni făcea să se încreţească pielea, din cauza condiţiunilor în care ele erau executate. Totuşi ea mă punea într-o situaţie delicată. Aveam impresia că ea nu-şi dădea prea bine seama de ansamblul periculos în care eram obligat să zbor. Cel puţin dacă aş fi fost în formaţie şi la înălţime, dar aşa...

Am ajuns repede la Don. Cum orizontul înspre est se menţinea tot timpul foarte întunecos, n-am urcat mai mult de o sută de metri. În adevăr, în apropiere de fluviu, am dat peste un veritabil zid de nori care coborau până la rasul văii. Zona pe care trebiua s-o ating, era cu mult mai departe de Don. Virez imediat şi iau direcţia nord, dar spre marea mea disperare, sosit pe aceaşi linie cu oraşul Novotcherkask, n-am putut să găsesc nici un loc care să-mi permită să trec dincolo în navigaţie observată.

Mă întorc înspre sud şi zbor paralel cu această masă de nori. În acelaşi timp ningea, dar fulgii erau destul de rari. În această situaţie, protecţia lui Şerbănescu, nu mi-ar fi fost de nici un folos.

Tot timpul această barieră de nori. Trebuia însă să găsesc o soluţie. Nu puteam să mă întorc cu bombele la aerodrom, după ce-au fost nevoie de atâtea ore ca să poată fi pornite motoarele avionului. Nu, trebuia cu orice preţ să pot trece dincolo, în zona inamicului.

În fine, înspre sud, la confluenţa Donului cu râul Manitch, găsesc intrarea mult aşteptată. Era ca un tunel în nori, foarte largă şi de o înălţime de vreo patruzeci, cincizeci de metri. Un aviator de meserie îşi poate da seama ce înseamnă a intra într-un astfel de tunel. După câteva minute, plafonul s-a mai ridicat puţin şi vizibilitatea a devenit mai bună. Nu mai ningea şi nici un fulg nu se mai depunea pe geamurile carlingei. Înaintea mea a apărut o câmpie pe care era un singur drum ce ducea la Manitch. Totul era albit de zăpadă. Încă puţin şi zăresc pe el o coloană în marş.

— Sunt ruşi, îmi strigă Smaranda.

Nu eram departe de ea, dar mai întâi trebuia s-o identific. Nu

puteam să mă iau după prima impresie a Smarandei. După aceea, la această înălţime, o parte din atenţia mea era absorbită şi de pilotajul avionului. Nu ştiam deloc dacă, în valea râului Sal, n-au rămas încă trupe încercuite care încercau să se salveze înspre vest şi deci, dacă nu cumva această coloană nu putea să fie una germană sau românească. Observatorul îmi spune şi el că sunt ruşi; dar dacă amândoi s-au înşelat?

Cobor puţin şi virez apoi la dreapta, pentru a nu cădea peste ea.

— Sunt ruşi, îmi repetă Smaranda.

Din moment ce-am avut coloana la stânga mea şi am putut s-o văd mai bine, m-am convins şi eu. Erau în adevăr ruşi. După cum am mai spus, eu eram cel mai puţin liber în gândire, din cauză că eu eram cel care conduceam destinul, atât al echipajului, cât şi al atacului la această joasă înălţime şi cu un obiectiv care ne-a ieşit pe neaşteptate înaintea noastră. Trebuie să mai adaug că între strigătul Smarandei şi acest moment, n-au trecut decât câteva secunde. Desigur că acum nu aveam decât să privesc la conduita soldaţilor din această coloană, ca să-mi pot da seama că şi ei m-au recunoscut ca fiind un avion inamic.

N-o atac direct şi chiar dacă aş fi ştiut de la început că sunt ruşi, n-aş fi atacat-o imediat.

Zbor perpendicular pe direcţia ei de marş, la o distanţă de vreo cincizeci sau şaizeci de metri de capul ei. Era o coloană de artilerie grea, cu plutoane de oameni intercalate între tunuri. Piesele erau transportate pe şasiuri cu şase roţi. N-am avut timp să le număr, dar cred că erau vreo opt piese mari, care împreună cu acele plutoane, forma o coloană foarte importantă. Ca să descriu starea mea sufletească pe care o aveam în aceste momente, această analiză m-ar duce departe. Tot felul de sentimente excitau simţurile mele: curaj, frică, hotărîre, ezitare, gândul morţii etc, etc. Să nu se creadă că eroismul este o urmare directă numai al unui singur sentiment. În acele momente intervin o mulţime de elemente, dar, dintre care este deajuns ca numai unul dintre ele să aibă prioritate, ca până la sfârşit să-ţi dai seama dacă ai fost un laş sau un brav luptător.

La apariţia mea, coloana s-a oprit şi trupa s-a dispersat pe cele două laturi ale drumului unde, probabil, culcaţi pe spate, aşteptau momentul să trec pe deasupra lor şi să mă ia în primire cu toate armele de foc de care dispuneau. Acum intervenea greutatea atacului. Neavând nici o armă pentru a neutraliza inamicul din faţă şi căpitanul Ştefănescu fiind obligat să rămână la postul lui, nu puteam ataca coloana imediat. Ce trebuia, deci, să fac? Uitându-mă la această coloană cu scopul de-ai găsi punctul slab, eram în situaţia unei manguste care se pregăteşte să atace un şarpe cobra. Iau totuşi o iniţiativă. Virez brusc la stânga cu gândul de a o manevra după metoda de care m-am servit atunci când am surprins acele coloane de dincolo de râul Cir. Dar, pe timpul când eram încă în viraj, zăresc un sat de unde a ieşit această coloană şi a cărei coadă era încă în interiorul lui. Şi ce văd? Pe un drum în pantă, de partea cealaltă a satului, se vedeau maşini şi oameni ce se îndreptau înspre centrul lui. De această dată iau o hotărâre, căci acest "obiectiv", pentru avionul meu de bombardament la orizontală, era cu mult mai important decât acele tunuri pe care nu eram sigur că le voi putea distruge. Nu ezit deloc, dar

trebuia să-i lovesc în cele mai bune condiţii. Imediat cobor la o înălţime de vreo cincisprezece metri şi având tot timpul coloana la stânga mea, mă îndrept către acest sat, a cărei piaţă era arhiplină de oameni şi material.

Am mai povestit astfel de atacuri, dar îmi dau seama că descrierea lor este foarte greu de realizat. Totul se petrece prea repede. De această dată, strig căpitanului Ştefănescu să treacă la mitraliera din botul carlingii şi să înceapă să tragă fără încetare. Suntem bombardieri? Vânători de oameni? Tragem pentru a ne apăra? Desigur că da, dar surpriza va fi totală. În ceea ce mă privea ştiam ce aveam de făcut. Fiind sigur că obiectivul era masat în centrul acestui sat, pentru nimic în lume nu trebuia să bombardez în dâră.

Trec lateral pe lângă acoperişurile primelor case, urmez direcţia pe care mi-am fixat-o, vizez cu ajutorul scării roşii pictată pe geamurile carlingii, strig celor din fund să tragă fără încetare, după care trag maneta de "Lasă tot". După scuturătura brutală a Heinkelului meu, simt cum cele treizeci şi două bombe de cincizeci de kilograme au părăsit dintr-o dată burta avionului.

Zbor atât de jos încât eram să lovesc cumpăna unei fântâni, care se găsea pe o latură a pieţii acestui sat. Totul n-a durat decât câteva secunde şi iată-mă ajuns de partea cealaltă a satului. Dacă cineva ar fi avut ideea să arunce cu un obiect în faţa mea, sunt sigur că acesta ar fi intrat în interiorul carlingii. În acest timp extrem de scurt, atât cât a trebuit să trec pe deasupra pieţii, am putut să văd că era în întregime ocupată. Am zărit şi maşini, dar n-aş putea să spun câte. În tot cazul, pot să afirm că, acesta a fost unul dintre cele mai bune bombardamente pe care le-am avut de când sunt pe front. Treizeci şi două de bombe căzute pe partea cea mai aglomerată a acestei coloane motorizate, pe o trupă al cărei nefericiţi soldaţi erau unul lângă altul.

Virez imediat la stânga şi iau puţină înălţime. De abia acum îmi dau seama că pe timpul atacului am fost calm şi sigur de mine. Sentimentul de curaj a avut prioritatea lui.

Împins şi de această dată de curiozitatea mea obişnuită, în loc să mă îndepărtez în viteză de acest loc sinistru, după ce am zburat puţin în linie dreaptă, virez din nou la stânga şi arăt Smarandei rezultatul. Satul era acum la stânga noastră. Un fum de o grosime impresionantă unea centrul lui cu aceşti nori de joasă înălţime. De asemenea, se putea vedea foarte bine trei principale focare de incendiu, alimentate probabil de câteva maşini care au fost lovite.

Cum însă, din cauza acestui viraj la stânga, mă apropiam de acea parte a coloanei care era deja ieşită din sat, Smaranda a început să mă tragă de mânecă, strigându-mi:

— Să plecăm repede! Să plecăm....

Am văzut şi eu coloana, dar ea era încă departe şi nu prezenta nici un pericol imediat. Trebuia însă să nu mă apropii prea mult de ea şi atunci printr-o rotaţie brutală a volanului, întorc avionul pe partea dreaptă, după care intru în nori. Astfel ascuns, îmi continui zborul la o înălţime de o sută de metri, fiind sigur că dincolo de Don voi ajunge la

lumină, situaţia atmosferică neputând să se schimbe în scurtul timp cât a durat incursiunea mea.

La aerodrom, după ce-am dat raportul, am cerut să mi se încarce imediat avionul în speranţa că poate voi mai găsi coloana de tunuri, a cărei apariţie m-a surprins şi pe care n-am bombardat-o.

— Nu, Profire, îmi spune comandorul. De această dată va pleca un alt echipaj.

Pilotul echipajului care urma să plece, era din nefericire "Prinţul" nostru Gh. M. care nu inspira o prea mare încredere. De mai multe ori, el s-a reîntors la aerodrom cu motivul că aparatele de bord indicau deranjament al motoarelor. Ca observator i s-a dat pe căpitanul P.E.

Le-am descris în faţa comandorului condiţiile atmosferice pe care le vor întâlni acolo şi locul pe unde ei puteau trece dincolo de Don. Le-am mai dat apoi detalii precise asupra configuraţiei terenului peste care deja am zburat nu cu mult timp mai înainte.

După plecarea lor, am cerut comandorului să-mi spună dacă el a fost acela care a permis Smarandei să urce în avionul meu. Răspunsul lui a fost negativ. Contrariat, am trimis un soldat s-o invite la mine la birou. Când, în fine, a sosit fără a mă onora cu nici o privire, s-a adresat direct comandorului, spunându-i că ea vrea să lupte ca trăgător. La rândul meu, i-am spus că-i admir foarte mult curajul şi marele ei spirit de sacrificiu, dar ar face mai bine să renunţe. Înainte de a ne despărţi, i-am spus din nou să părăsească acest aerodrom, care a devenit cu totul nesigur din cauza unor incursiuni de tancuri ruseşti care au îndrăznit să se apropie numai la o distanţă de câţiva kilometri de noi.

Nu după mult timp, echipajul pilotat de "Prinţul" nostru, s-a reîntors la bază. N-am fost martor când ei au dat raportul, dar am aflat printr-o Smarandă foarte indignată, că ei au pretins că noi am minţit şi că ei nu au găsit nimic. Ştiam foarte bine că au avut frică să depăşească Donul, dar de aici şi până a pune la îndoială buna mea credinţă, era prea mult. Am vrut să iau de-o parte acest blazonat neoficial şi să am o mică discuţie cu el asupra sensului adevărat pe care ar trebui să-l aibă un român asupra sentimentului de datorie, dar comandorul m-a oprit, spunându-mi că nici el nu i-a crezut din cauză că nici într-un caz ei n-au putut să ajungă până la obiectiv; timpul de reîntoarcere fiind prea scurt.

Regret că am fost obligat să povestesc acest episod, prin care se pot vedea alte aspecte ale războiului, adevărate, dar mai puţin frumoase, dar nu trebuie să uit că, chiar dacă cineva n-a făcut nimic, din momentul când s-a întors în ţară, nu uită niciodată să se laude cu vitejiile lui.

A doua zi, furtuna s-a mai calmat şi vântul sufla ceva mai uşor, dar era încă foarte frig. Cum zăpada spulberată nu mai împiedica lucrul mecanicilor, au fost pregătite două avioane de la noi şi trei de la Şerbănescu. Pentru a se ajunge la acest rezultat, pregătirile au început cu vreo trei ore înainte de ivirea zorilor. Era totuşi un mare eveniment.

Personal, n-am luat parte la această misiune. Eram, dacă aş putea spune, rezervat pentru cele singuratice. Însă cei care au executat această misiune, după ce au bombardat, au fost părăsiţi de vânătoare care trebuia să-şi îndeplinească a doua lor parte, excepţională şi anume, atacul la sol.

Găsindu-se la o înălţime de numai o sută de metri, Heinkelul Nr.19 al cărui echipaj era format de adjutantul Petcu şi locotenentul Oncioiu, a fost lovit de rafalele unei mitraliere terestre şi astfel avariat, încât el n-a mai putut să fie pilotat normal. Pierzând din ce în ce din înălţime, au reuşit totuşi, după mii de eforturi, să atingă liniile noastre şi să aterizeze într-un câmp. Manevra de aterizare, le-ar fi reuşit foarte bine, dacă din nefericire n-ar fi dat peste nişte căpiţe de fân, îngheţate şi acoperite de zăpadă. N-au capotat, dar atât Petcu, cât şi Oncioiu au fost răniţi. După ce s-au oprit, au fost nevoiţi să se îndepărteze în grabă de avion, în jurul căruia cădea o ploaie de proiectile de artilerie, după care fiind găsiţi de un comandament al unei unităţi terestre, au fost transportaţi la Novotcherkask. Cu această ocazie, am mai pierdut un avion şi unul dintre cele mai bune echipaje ale grupului a devenit indisponibil.

La rândul său, nici vânătoarea n-a avut noroc. Unul dintre avioane, pilotat de către sublocotenentul Firoiescu a fost lovit şi obligat să aterizeze în sectorul inamic. În timp ce coechipierii lui virau pe deasupra lui, Firoiescu a ieşit din cabina lui făcându-le cu mâna semne de adio. Prima reacţie pe care a avut-o Corpul Aerian, a fost acela de a sări în ajutorul lui, dar din cauza nopţii care se apropia, această tentativă a fost amânată pentru a doua zi.

Vântul încetase aproape să mai bată şi cerul era ceva mai vesel. Soarele, din contra, care-şi trimetea razele lui printr-un strat subţire de nori cirus de înaltă înălţime, nu putea să facă nimic contra acestui frig.

A doua zi, de dimineaţă, am fost chemat în biroul comandorului. Aici am găsit pe comandorul Iosifescu şi pe căpitanul Şerbănescu, care venise însoţit de căpitanul Greceanu, unul dintre subalternii lui.

Trebuia să plec într-o misiune cu totul specială. După bombardamentul pe care trebuia să-l execut asupra unei pante pe care a fost reperată o unitate de artilerie rusească, trebuia să mă deplasez în regiunea unde a arerizat Firoiescu şi să încerc să-l salvez, dacă îl voi mai găsi. Căpitanul Greceanu, care făcuse parte din misiunea de ieri, trebuia să mă însoţească.

Iată o altă întrebuinţare originală a bombardamentului greu. Aveam impresia că generalul credea că sunt invulnerabil. Totuşi eram decis. Dacă ruşii şi circumstanţele îmi vor permite şi dacă îl voi găsi pe Firoiescu, voi face tot posibilul să aterizeze şi să-l salvez.

Căpitanul Greceanu a luat loc în carlingă, în faţa observatorului, pe trapa care acoperea vizorul, de care şi de această dată nu voiam să mă servesc; mai ales acum. Obiectivul fiind situat pe o suprafaţă, voi bombarda cu "Lasă tot" şi de la o înălţime care nu va depăşi două mii de metri.

Pe timpul decolajului, am avut o surpriză neplăcută; un incident care putea să ne fie cu totul fatal. Din cauza roţii stângi care frâna de la sine, am început deplasat înspre această parte. Cu toate eforturile mele, n-am putut să menţin avionul pe centrul pistei. Am lăsat avionul să ia viteză şi n-am înţeles de ce, nici un moment nu m-am gândit să reduc motoarele şi să-l opresc. Probabil că din cauza vântului care nu era atât de puternic, am apreciat greşit că voi putea să dezlipesc avionul de pământ înainte de a ajunge la marginea pistei.

Eram în plin decolaj, când roata s-a izbit de mal. La contactul avut, am simţit un şoc brusc şi avionul s-a oprit puţin cu tendinţa de a vira la stânga şi a capota. Dacă ar fi reuşit am fi luat foc imediat. Din fericire reflexele au reacţionat prompt. Am scos la repezeală frânele aerodinamice pentru a mări suprafaţa de sustentaţie şi am întors până la refuz roata care varia incidenţa ampenajului. Am efectuat toate aceste manevre cu o viteză extraordinară, dar când avionul s-a dezlipit de zăpadă, a început să cabreze de la sine. Pentru a readuce roata de comandă a ampenajului la poziţia sa normală, nu mai puteam. Trebuia să împing de volanul manşei, dar din nefericire, din cauza poziţiei în care am fost surprins, nu puteam să mă mai aplec în faţă. Deja simţeam cum avionul a început să plutească în aer într-un echilibru instabil, când cineva mă bătu pe umărul drept. N-am putut să mă întorc să văd ce este, dar am început să strig observatorului care şi-a dat seama şi el de pericol:

— Ajută-mă, d-le căpitan. Împinge de volan, căci altfel s-a sfârşit cu noi.

În fine, cu ajutorul lui, am reuşit să pun avionul la orizontală, după care am întors în sens invers roata ampenajului.

În faţă apătru clădirea înaltă a unui castel de apă, cât şi silueta înaltă a unui coş de fabrică. În mod normal, după decolare, ar fi trebuit să zbor peste ele la o înălţime de vreo sută de metri, dar din cauza celor ce mi s-au întâmplat, avionul fiind încă în limită de viteză, l-am dirijat cu prudenţă cu ajutorul palonierului, reuşind să trec la vreo douăzeci de metri de castelul de apă.

În aceste momente o văd pe Smaranda care stătea aşezată pe pragul uşii. Am salutat-o fără să-i mai spun nimic, dar văzând broboanele de sudoare care îmi acopereau fruntea, după ce-mi făcu un semn de încurajare, dispăru în fundul avionului. În momentul când mă apropiam de Don, o văd din nou lângă mine.

— Profire! Nimeni nu vrea să-mi dea locul la mitralieră.

— Lasă-i în pace, Smaranda. Ei sunt de meserie. Aşează-te mai bine pe pragul uşii.

Pe la o mie opt sute de metri, văd cum acul indicatorului de presiune al motorului stâng, a început să oscileze într-un mod anormal, după care, fără nici un alt indiciu, turaţia elicei a început să se micşoreze, după care se opri. "Gripaj de motor", îmi spun. Dacă acest gripaj ar fi avut loc atunci când am lovit malul de zăpadă sau când eram în plină limită de viteză, nu cred să fi avut prea multe şanse să scăpăm. Cu ajutorul unei rotiţe, compensez imediat tendinţa de rotire, repun avionul la orizontală şi-mi continui de această dată zborul, într-o mică pantă de picaj.

— Ce facem acum?, îmi strigă Greceanu.

Ştiam că orice bombardier cu un motor în pană s-ar fi întors la bază fără a executa misiunea. Din momentul ce-şi risca viaţa, avea cel puţin dreptul de a nu fi handicapat de un incident tehnic şi deci o şansă corectă de salvare. Fără să ezit, îi răspund:

— Mergem să bombardăm, după care ne întoarcem la aerodrom. În nici un caz nu mai putem să ne deplasăm acolo unde a aterizat Firoiescu. Cu un motor în pană, n-avea nici un rost.

Fiind cu Heinkelul Nr.18 de tip Dora şi deci putând să comunicăm între noi, previn pe cei din fund să fie mai atenţi ca niciodată, căci în curând vom depăşi linia frontului. Ajuns pe deasupra obiectivului, n-am mai luat colina în lungul ei, ci am bombardat-o pe o direcţie perpendiculară, pentru bunul motiv că nu voiam să mai evoluez în aer în condiţiile în care eram.

Fără a mai mă gândi de a mă reîntoarce pentru a vedea rezultatul, printr-un viraj acrobatic care miră foarte mult pe vânătorul nostru, căpitanul Greceanu, pun capul către bază. La aterizare, în momentul când trebuia să iau contact cu pământul, am oprit motorul din dreapta, ca nu cumva tracţiunea lui să se adauge frânării roţii stângi. Nu s-a întâmplat însă nimic şi după ce s-a oprit, l-am lăsat pe pistă, rămânând să fie tras de-o parte cu ajutorul unui tractor. Câteva zile mai târziu, din cauza lipsei de timp şi deci a imposibilităţii de a i se schimba motorul, a fost stropit cu benzină şi incendiat.

În ceea ce îl priveşte pe Firoiescu, după armistiţiul nostru din 1944, am aflat că s-a reîntors în ţară. După aterizarea lui forţată, pe timpul serii, a încercat să se strecoare printre liniile inamice şi să treacă peste apa îngheţată a Donului. A fost însă prins în satul Manitch, pe timpul când, ascuns în podul unei case, aştepta miezul nopţii. Neavând mănuşi de zbor, cele pe care le-a avut rămânându-i la Pitomnic cu ocazia fugii lor, mâinile i-au îngheţat. A fost după aceea internat într-un spital de campanie unde i s-a amputat câteva degete.

Noutăţile pe care le primeam, erau din ce în ce mai proaste. În una din aceste dimineţi am întânlit-o pe Smaranda, care mi-a spus că în cursul acelei zile va pleca la Melitopol cu un Ju.52. În locul lor, s-a instalat personalul unei unităţi germane de Stukas. Pe timpul nopţii o bombă rusească a căzut pe casă, omorând şi rănind o bună parte din ei. Smaranda a plecat la timp.

A doua zi am fost sculaţi cu noaptea în cap. Trebuia să ne facem bagajele în cea mai mare viteză şi să ne deplasăm pe un alt aerodrom, de cealaltă parte a oraşului.

Cu această ocazie, s-a procedat la câteva schimbări în dispozitivul Corpului Aerian. Toate unităţile care nu dispuneau de material german şi care de altfel, în mod practic, încetaseră de a mai zbura, trebuiau să se retragă la Melitopol şi Kirovograd, împreună cu comandamentele şi personalul terestru. Nu mai rămânea pe acest aerodrom decât grupul nostru şi cel al lui Şerbănescu. Amândouă aceste unităţi formau acum o unitate mixtă sub comanda comandorului Iosifescu. Era pentru prima oară când ni se întâmpla acest lucru, dar totul se explica prin situaţia specială în care ne găseam.

De dimineaţă, a început să ningă şi frigul să scadă cu câteva grade.

Aici am fost cantonaţi într-o clădire a aerodromului. Toate camerele erau pentru două sau trei persoane. De la început am avut grijă să reparăm geamurile sparte şi să aruncăm zăpada afară. Unul dintre maiştri principali mi-a făcut cadou un pat mare în care puteau să încapă trei oameni. Era larg şi înalt, extremităţile în bronz se terminau cu patru globuri mari. L-am numit "patul princiar". Eram foarte mulţumit de acest

cadou, dar când m-am lungit în el, somiera s-a întins de aşa natură, încât am ajuns cu spatele pe duşumea. Pentru a încălzi camerele noastre, n-aveam nici lemne şi nici cărbuni şi în subsol n-am găsit decât nişte fiare şi roţi de fontă cu care în nici un caz nu puteam să facem foc. Ca urmare şi de această dată am fost obligaţi să dormim îmbrăcaţi în hainele noastre de zbor.

A doua zi, pe la amiază, am primit vizita unui locotenent german, însoţit de un sergent. Acesta a fost trimis de către Escadra germană, cu titlul de ofiţer de legătură între noi şi comandamentul lui şi care trebuia să se instaleze în clădirea noastră. Către orele opt seara, am fost invitat la el, unde l-am găsit şi pe comandor. Conversaţia care a avut loc s-a desfăşurat într-o atmosferă calmă şi amicală şi pentru moment am uitat că în camera unde trebuia să dorm nu era căldură.

Sergentul se amesteca şi el din când în când în discuţie. În acest timp am observat pe faţa lui un surâs pe care n-am putut să-l definesc Aveam impresia că ascundea un secret şi că ne cunoaşte foarte bine. Am fost chiar foarte surprins să-l aud vorbind în perfectă cunoştinţă de cauză, de unele din obiceiurile şi moravurile noastre. De altfel, germanii au fost cu mine de o politeţe excesivă, felicitându-mă pentru unele din reuşitele mele.

Înspre direcţia frontului, cerul era foarte clar. Către nord-vest o masă de nori ce pluteau la o înălţime de vreo două sau trei mii de metri, se terminau înspre Novotcherkask într-o pânză subţire şi albicioasă. Ea era departe de linia frontului şi cum vântul era foarte slab, părea că este fixată pe locul ei.

Ca de obicei, din momentul ce ieşeam afară, prima grijă era aceea de a face cu privirea un tur complet de orizont. Mai mult ca niciodată, aceste misiuni de corsar singuratic, mă obligau ca în fiecare dimineaţă să-mi dau seama de ansamblul atmosferic. În acelaşi timp, am observat o modificare în reacţiile mele. Sistemul meu de alarmă, din cauza oboselii, devenise ceva mai leneş. Însăşi barajele de antiaeriană nu mă mai impresionau atât de mult. Când primeam ordinul de misiune, nu-mi mai puneam nici o întrebare de cele ce voi găsi dincolo de linia frontului. După atâta practică, găseam mult mai repede obiectivele de bombardat. În acelaşi timp, aveam acum o slăbiciune. După atâtea atacuri din partea vânătorii inamice, aveam tendinţa de a n-o mai lua în serios, fapt care putea să fie foarte periculos. Mă gândeam că voi putea, în ultimă instanţă, să mă salvez cu sistemul meu de apărare, cel de "berbec", cu toate că el nu era valabil decât în anumite condiţii. După aceea, la acea epocă, mai erau şi norii. Totuşi am rămas cu aceiaşi frică şi anume, să nu fiu nevoit la un moment dat, să sar cu paraşuta în teritoriul inamic.

Pe acest aerodrom nu era nici o pistă. Zăpada a fost redusă din înălţime cu ajutorul trupei care a bătătorit-o cu picioarele. Pe timpul nopţii, aerodromul părea ca un deşert de nisip strălucitor, limitat înspre nord-est de o vale largă acoperită cu grădini. Când luna nu era acoperită de nori, totul părea acoperit de o haină feerică. Ruşii nu ne-au trimis încă nici un vizitator de noapte şi pe terenul luminat de lună totul era calm, o

liniște ce ascundea ceva misterios: solemn și amenințător. În calitate de ofițeri subalterni, nu puteam cunoaște forțele care se găseau dincolo de aerodrom, dar frontul nefiind departe, de câte ori priveam acest deșert, imaginația avea tendința să reducă distanțele. Acestea nu erau însă decât gânduri pasagere, scurte slăbiciuni, căci imediat, la masa de "Rummy" ne regăseam moralul nostru obișnuit deja cu fatalitatea pericolului și a războiului în general.

Materialul nostru volant se împuținea din ce în ce. Nu mai aveam decât șase Heinkele disponibile. Aceste avioane n-au fost construite pentru a căuta obiective în câmpul tactic, dar de câte ori s-a ivit ocazia, în general am dovedit că instrucția noastră individuală n-a fost deloc inutilă.

4 ianuarie 1943. Către orele opt am fost anunțat că voi pleca în misiune. Moral, eram deja pregătit, mai ales atunci când am auzit că din nou nu s-au putut porni motoarele decât al unui singur avion. Trebuia să plec cu Siegfriedul, devenit acum cal de bătaie, din cauză că din toate, el era cel care avea cele mai multe ore de zbor disponibile, dar care era foarte obositor, neavând intercomunicație.

Ca observator mi s-a dat pe Ionel "Filozoful". Trebiua să căutăm obiective. În timp de pace, acest fel de misiuni, ar fi fost sportul de predilecție al aviatorilor, dar aici, pe front, situația nu era aceeași. Nu era atât de ușor să te plimbi singur pe deasupra teritoriului inamic cu un bombardier care nu-ți permitea niciodată să știi ce se întâmplă în spate.

Am ajuns la Don la o înălțime de două mii de metri și n-am urcat mai sus. De la această înălțime se vedea mai bine și apoi fiind singur, în caz de antiaeriană, puteam să ies repede din zona periculoasă. Acesta era singurul avantaj pe care-l aveam ca avion izolat.

Nu întârzii deloc pe deasupra frontului, ci îmi continui zborul până la râul Sal, unde speram să găsesc ceva mai interesant. Până în prezent n-am văzut decât câteva vehicule izolate și câteva tancuri care se mișcau în zăpadă. Nu le bombardez, cu toate că, cu acest avion fără intercomunicație, nu era deloc indicat să întârzii prea mult pe deasupra zonei inamicului. Pentru a-mi mări câmpul de vedere și deci de a elimina o surpriză totală, viram, din timp în timp, brusc și scurt, când la dreapta, când la stânga.

În apropiere de râul Sal, la ieșirea dintr-un sat, văd câteva vehicule, iar în interiorul lui trei mașini care apăreau foarte clar pe zăpada murdară al unui drum. Ne decidem să bombardăm aici. S-ar putea să fie un comandament. Printr-un viraj brusc la dreapta, mă îndepărtez puțin, după care, după câteva secunde de zbor în linie dreaptă, virez din nou la stânga până ce am satul în față. Îi spun lui Ionel să nu se ocupe decât de supravegherea cerului, după care ajustez avionul pe direcție și când cred că momentul a venit, trag de maneta de "Lasă tot". În jurul nostru apar câteva explozii, dar printr-un viraj acrobatic, ies imediat din câmpul lor. După aceea, virez ușor la stânga până ce ajung să pot vedea rezultatul bombardamentului. Precizia mea, a fost și de această dată, extraordinară. Toate bombele au cazut pe locul unde am văzut cele trei mașini.

După ce am aterizat, comandorul mă anunţă că voi pleca din nou, după ce avionul va fi alimentat cu bombe. De această dată, mi s-a dat un obiectiv fix: o poziţie de artilerie din apropierea satului Bagaevskaia, care nefiind departe de linia frontului, avea avantajul de a reduce riscurile la jumătate. Această misiune mi s-ar fi părut o adevărată plimbare, dacă n-aş fi fost primit de nişte explozii care mi-au dat de gândit, atât de aproape au fost de avionul meu. Când am fost trimis a treia oară la acelaşi obiectiv în această zi, din prudenţă, am avut grijă ca de aceasta dată să iau o înălţime ceva mai mare.

Am executat trei misiuni în această zi şi niciodată nu am fost acompaniat. Şerbănescu era foarte furios că n-a reuşit să pornească motorul nici unuia din avioanele lui.

După masă am fost chemat în biroul comandorului, care m-a anunţat că voi pleca în ţară. Ordinul a venit direct de la Minister. Am aflat, în acelaşi timp, că această dispoziţie a fost trimisă Corpului Aerian la 1.12.42 şi că generalul n-a vrut să mă lase să plec. Fără îndoială că s-a gândit la aceste misiuni executate în furtună de zăpadă şi mai ales cu un avion izolat.

Prin acest ordin, mi se interzicea categoric şi pentru totdeauna de a mai lua parte la război. Prin el, se comfirma faptul că mi-am făcut mai mult decât datoria (vezi dificultăţile misiunilor executate cu un bombardier greu) şi vroiau să mă păstreze în viaţă. Eram mulţumit? Desigur! Dar în acelaşi timp simţeam şi o mare amărăciune. Aceste două sentimente coexistau, sau am mai putea zice că ele nu erau situate pe acelaşi plan. Eram foarte mândru că mi se acorda acest privilegiu pe care l-a avut şi Von Graf de care am avut ocazia să vorbesc în altă parte. Ca şi el, mă gândeam că poate voi reuşi ca ordinul să fie anulat. Trebuia mai întâi să mă supun, căci un ordin nu se discută, dar odată ajuns la Bucureşti, s-ar putea să obţin autorizaţia de a fi trimis la una din unităţile care se formau în spatele frontului. Mai târziu, am aflat că din toată aviaţia română, numai eu şi Şerbănescu am făcut obiectul unui astfel de ordin.

*
* *

5 ianuarie. În această dimineaţă speram să fiu lăsat liber şi să mă plimb în voia mea. Dar unde? Pe acest frig, nu puteam face altceva decât să aştept plecarea, fie lungit în pat, fie rătăcind prin camerele altora.

Pe la orele opt, am fost chemat la postul de comandă, unde în afară de comandor, mai erau, ofiţerul german şi sergentul lui. De afară se auzea un zgomot de motoare, dar nici un moment nu m-am gândit că voi fi trimis în misiune. Pe masă era întinsă o hartă pe care erau trasate câteva cercuri roşii. Comandorul mi-a spus să mă pregătesc imediat. Cu mine trebuia să meargă şi ofiţerul german şi ca observator mi s-a dat din nou pe veselul şi fantezistul Ionel, "Filozoful". El era întotdeauna acelaşi, afară de ziua când a aterizat cu avionul pe burtă. Aveam impresia că era foarte mulţumit să zboare cu mine. În scurta conversaţie care a avut loc, sergentul german s-a exprimat la un moment dat, în cea mai curată limbă

românească. El era născut la Bucureşti şi din primul an al războiului, s-a înrolat în armata Reich-ului. Deci el ştia tot ce vorbeam. Avionul care ne-a fost pregătit era din nou Siegfried-ul. Am executat trei misiuni şi din nou fără a fi acompaniat de vânătoare. (Între paranteze, trebuie să spun că aceste misiuni erau singurele din toată aviaţia românească, pe front, în poziţie de luptă nefiind decât acest grup mixt). Cum nu mi s-a dat decât obiective fixe, n-am făcut decât o singură trecere, după care am revenit la aerodrom fără să încerc să mai văd rezultatele. S-ar putea să fie ultimele mele misiuni. De ce să risc?

În această seară m-am culcat devreme. Din camera mea, auzeam vocile pline de veselie ale camarazilor mei şi din când în când, vocea timbrată a lui Ionel care recita versurile lui favorite. De zile întregi eram singur în misiune şi odată am evitat de justeţe vânătoarea inamică. Mă simţeam obosit, nu atât din cauza barajelor de antiaeriană sau al zborului în sine, ci mai mult din cauza singurătăţii pe cerul sumbru al Rusiei.

*
* *

6 ianuarie. Eram încă în pat, când un soldat mi-a spus să mă prezint de urgenţă la postul de comandă. "Pentru a pleca în ţară? Imposibil!", îmi spun. Avionul cu care trebuia să plec, un Ju.52, nu sosise încă de la Melitopol, având un motor în pană. Nu, trebuia să plec în misiune şi din nou cu Siegfrield-ul.

Cerul era acoperit. O masă de nori care plutea la vreo trei mii de metri înălţime şi pe care am văzut-o cu o seară mai înainte a fost deplasată către sud.

Trebuia să caut din nou obiective în zona situată între Don şi râul Sal.

Nu trecuse mult timp de când evoluam pe deasupra teritoriului inamic, când am şi găsit o ţintă. Două mici coloane de maşini distanţate între ele de vreo sută de metri şi separate de o curbă a drumului. Le-am bombardat una după alta, fiecare cu o jumătate de încărcătură. Am făcut un scurt viraj pentru a vedea rezultatul. Numai prima dintre ele a fost lovită; a doua, din cauza schimbării de direcţie, datorită acelei curbe, mi-a scăpat.

Cu ocazia misiunii a doua, am avut o nouă aventură. Aceasta se petrecea când, probabil, că Ju.52 care trebuia să mă ducă în ţară, a părăsit aerodromul de la Melitopol.

Mă îndrept către râul Sal, la satul pe care l-am bombardat cu câteva zile mai înainte. Chiar dacă nu se vedea nimic suspect în aer, trebuia să fiu foarte atent cu acest avion fără intercomunicaţie. Mă gândeam că, dacă voi fi atacat, vânătorii nu puteau să apară decât din faţă, dinspre direcţia aerodroamelor lor. Nu-i credeam atât de şmecheri să mă manevreze, căci n-au făcut-o niciodată.

Totul până acum s-a petrecut în mod normal şi când am ajuns pe deasupra satului, am bombardat din nou cu "Lasă tot". Eram tocmai pe cale să ies din zona care era apărată de un tir foarte slab de antiaeriană,

când la stânga mea au apărut trei avioane mici ce virau pentru a mă ataca din faţă. Nu eram prea departe de nori, dar nu mai aveam timp să intru în ei. Nu-mi mai rămânea altceva de făcut decât să întrebuinţez metoda mea. Urmărindu-le tot timpul cu privirea prin ferestrele carlingii, mă apropii de linia lor de zbor şi în momentul când au terminat virajul şi erau pe cale să mă atace, trag brusc de volan şi mă îndrept înspre ei. Eram foarte încordat. S-ar putea ca aceasta să fie ultima mea misiune şi ar fi fost de-a dreptul o idioţenie să fiu omorât tocmai acum.

Acum mă găseam drept în faţa lor. Pentru a evita o ciocnire, au degajat imediat. S-ar putea să nu fi avut nici timpul necesar pentru a viza corect. Nu le mai văd, intercomunicaţia nu merge, dar ştiam că propria lor viteză i-a dus în direcţie contrarie şi că le va trebui un timp pentru a reveni la atac. În acest timp, puteam să ajung la nori, căci ei nu puteau să se ia după mine. Din cauza lipsei de vizibilitate, s-ar fi putut ciocni nu numai cu mine, dar şi între ei înşăşi.

Odată ajuns la adăpost, virez fără să mă grăbesc, cu 180° după care iau direcţia către bază. Îmi spuneam că am întrebuinţat pentru ultima oară sistemul meu de apărare, fără însă să pot şti că, departe de front, va trebui să mă servesc încă o dată de ea şi contra cui?, contra a doi vânători aliaţi.

Dar iată că mi-a fost dat ca înainte de a mă reîntoarce în ţară, să încoronez cariera mea de bombardier atât de plină de bizarerii cu o nouă şi periculoasă extravaganţă.

După ce-am executat o a treia misiune, comandorul m-a reţinut în biroul lui pentru a-mi spune că voi pleca a patra oară într-o misiune cu totul particulară. Trebuia să bombardez o colină unde comandamentul terestru a comunicat că se găseşte o puternică şi jenantă artilerie inamică. Pentru a preciza locul ei, trebuia ca s-o găsim noi, aviatorii.

Acest ordin corespundea foarte curios cu o remarcă pe care am făcut-o în faţa locotenentului german. Aceasta însemna că trebuia să mă pregătesc pentru o întrebuinţare a bombardierului care n-avea a face cu nici un regulament în vigoare în nici o aviaţie din lume. Pentru a fi mai precis, mi se dădea rolul de "momeală" sau de "ţintă"!

Pentru a realiza această extravaganţă, trebuia să-mi iau zborul, singur, la o bună distanţă în faţa unor formaţii de bombardament germane. Se ştie că pe timpul serii, focul de la gura tunurilor sunt foarte vizibile. În vederea acestui lucru, trebuia să evoluez pe deasupra acestei artilerii, care trăgând în mine se va descoperi şi va putea fi reperată de cei ce veneau în urma mea.

Toată lumea ştie că în mod normal bombardamentul greu la orizontală trebuie să treacă numai o dată prin baraj. În rolul meu de "ţintă" trebuia să zbor în dute-vino pe deasupra poziţiilor. Dacă antiaeriana acestei poziţii de artilerie era mai puţin forte decât unele baraje pe care le-am întâlnit, ea era totuşi de temut, căci "durata" zborului meu în mijlocul exploziilor trebuia să fie cu mult mai lungă.

Nu descriu în toate detaliile ei această misiune, pentru simplul motiv că, în fond, nu este diferită de celelalte. Tot timpul aceleaşi explozii, mai jos, mai sus şi câteodată în imediata apropiere a avionului.

Ruşii vor crede că pilotul şi-a pierdut capul sau că este un candidat la sinucidere. În fine, în această kermeză de fum şi de mici luminiţe ce luau naştere dintr-odată, m-am cramponat de comenzi, aşteptând ca din moment în moment să primesc lovitura decisivă. Singurul meu gând era acela că prelungeam prea mult această sfidare, că totul nu era decât o "provocare" din partea mea care merită pedepsită, mai ales că, în realitate, era ultima mea misiune.

Eram în al doilea tur, tot timpul înconjurat de explozii, când am văzut avioanele germane. Pentru a nu le jena, m-am îndepărtat din drumul lor şi după trecerea lor am revenit din nou, bombardând cu "Lasă tot". Din cauză că era aproape noapte, fără să mai aştept nici un moment, am pus capul către bază. Nu departe, în zona noastră, zăresc un avion ce ardea în zăpadă. Nu l-am văzut când a căzut, dar mai mult ca sigur că era unul dintre cele care au bombardat.

După masă am fost invitat de către locotenentul german (procuror în viaţa civilă) comandorul Iosifescu se găsea deasemenea şi el. Cum sosirea avionului care trebuia să mă transporte în ţară a fost anunţată pentru a doua zi dimineaţă, germanul a vrut să bem împreună un pahar de coniac.

În momentul separării, locotenentul s-a adresat şefului meu cu o voce emoţionată, în aşa fel ca să pot auzi şi eu:

— Odată cu Profir, pleacă şi sufletul acestui grup.

*
* *

7 ianuarie 1943. Ju-ul 52 a sosit la orele nouă. Cu el venea şi doi piloţi care trebuiau să completeze efectivul acestei unităţi, puţinul ce a mai rămas din grupul 5 Heinkel 111 de bombardament şi în cadrul căruia am făcut două campanii. Unul dintre ei era "artistul" nostru, căpitanul Ioan Gheorghe, zis şi Ramon Navaro, căruia i-am făcut cadou patul meu "princiar". Nici unul dintre ei, împreună cu alţii dintre cei pe care i-am lăsat acolo, nu şi-au mai văzut ţara niciodată.

Pe timpul zborului de reîntoarcere la Bucureşti, am avut tot timpul să mă gândesc atât la aventura mea din aceste două campanii, cât şi la cea a întregii noastre aviaţii. De la început trebuie să repet cele ce-am mai scris deja şi anume că, românii neavând nimic de revendicat, trăiau liniştiţi între graniţele ţării lor - de această dată, unită. Între cele două războaie, nu s-au gândit la altceva decât să consolideze moştenirea lăsată de strămoşii lor. Totul s-ar fi petrecut în cele mai bune condiţii dacă, din nefericire, n-ar fi avut în coastele lui acest vecin viclean şi atât de hrăpăreţ. De la început am scris că, n-am fost pregătiţi pentru a face faţă unui astfel de conflict în care am fost amestecaţi datorită unor evenimente pe care istoria noastră le va judeca tot aşa cum au fost judecate de noi, cei care le-am trăit. Totuşi chiar nepregătiţi şi deci luaţi pe neaşteptate, poporul român, cu mult mai mic decât cel al vecinului nostru, în faţa hoţiei comisă în 1940, a dat dovadă că este demn de strădaniile strămoşilor lui şi că este o naţiune viguroasă, cu toată poziţia de inferioritate - oameni şi material - în care a fost găsit de acest eveniment...

În această a doua campanie, din cauza lipsei de material, germanii neputând să-şi ţină promisiunea, am luptat în condiţii foarte grele, care s-au agravat pe măsură ce timpul trecea. Ceva mai târziu, aviaţia a fost reorganizată, dar cu ce-am rămas până la Rostov? Cu un singur grup mixt, care şi acesta nu mai avea decât o brumă de avioane. Totuşi....

Nu este chiar atât de uşor pentru un pilot să fie prezent tot timpul în aer pentru că, din cauze ce-şi au tot timpul originea în începutul ostilităţilor, a fost foarte greu de realizat un sistem just de rotaţie, de a zbura în formaţii mici şi chiar singur, la înălţimi mijlocii şi fără protecţie de vânătoare. (Între paranteze aş vrea să revin la acele gânduri pe care le-am avut tot timpul pe front şi anume: cu cât eram mai puţini, cu atât trebuia să dăm dovadă de un mai mare spirit de combativitate pentru a înlocui lipsa de material şi apoi această "lipsă", ea însăşi, confirma cu prisosinţă vigoarea poporului nostru, pentru că în aceste condiţii, eram obligaţi să luptăm nu numai contra unui inamic care putea să apară în faţă dintr-un moment în altul, ci şi contra unor sentimente primare care în mod normal puteau să-şi ceară dreptul lor de prioritate. Vreau să spun că, atunci când eşti încadrat într-o formaţie numeroasă, elementul cel mai vătămător şi anume sentimentul de frică, este cu mult mai atenuat decât atunci când zbori în formaţii mici sau de un singur avion. Dacă am face o comparaţie între aceste două situaţii, atunci care dintre ele pot da o semnificaţie mai justă unor virtuţi? Răspunsul este al cititorilor, dar cred că el nu constituie nici o enigmă...)

Dacă din partea noastră, a bombardierilor, am vorbit destul de singurătate şi de pericolele ei, de partea vânătoarei româneşti, situaţia n-a fost prea diferită. Chiar dacă vânătorul este mai suplu, simte şi el singurătatea, căci în mod normal şi ei trebuie să fie mai mulţi în aer pentru a se putea apăra între ei în caz de nevoie. Dacă Şerbănescu, gata tot timpul pentru bătaie, a reuşit să aibă o comportare atât de minunată, acest fapt s-a datorat calităţii lui şi anume că a fost un adevărat as de aviaţie pătruns în adâncime de adevăratul sens al sentimentului de datorie faţă de ţara lui. Revenind cu gândul la condiţiile ingrate în care au fost realizate cele şaizeci şi trei de victorii omologate pe care le-a avut până la moartea lui, fac ca această cifră să aibă cu totul o altă valoare. Împreună cu un alt mare as care vine, ca număr de victorii, imediat după el şi anume cu cincizeci şi opt, în persoana marelui nostru acrobat Bâzu Cantacuzino şi apoi cu o întreagă pleiadă de piloţi mai mijlocii, cu victorii ce se pot încadra între 1 şi 24 avioane doborâte, aviaţia noastră de vânătoare se poate plasa, din punct de vedere calitativ, imediat după cea germană, căci îmi pun întrebarea:"Ce-ar fi fost dacă, noi, românii am fi avut şi noi roiuri întregi de vânători care să dea pilotului o mare siguranţă în aer şi deci, o mai mare libertate din punct de vedere al agresivităţii lui?". În ceea ce priveşte celelalte categorii de aviaţie, nu se poate face o comparaţie justă. Ca să ne luăm după numărul de misiuni, ea ar fi destul de relativă, căci nu toate echipajele pot da dovadă de o bună şi permanentă precizie cu ocazia unui bombardament la orizontală sau o altfel de acţiune făcută în masă. (De exemplu: asaltul.)

Având în vedere toate considerentele pe care, pe scurt, le-am expus ceva mai sus, sunt obligat să revin în urmă şi anume la aventura

mea de la Rakowa. Cu toată superioritatea numerică a rușilor, vânătorii noștri, cu toate avioanele lor demodate (I.A.R.80), au fost cu totul la înălțime, căci nici unul dintre ei n-a fost doborât. Un exemplu tipic prin care se poate arăta de o manieră foarte expresivă, vitalitatea poporului nostru. Acum, în refugiu, când scriu aceste rânduri, gândesc ca și atunci și anume că superioritatea unui popor nu constă numai în mărimea țării lui. Acesta este numai un punct de vedere, văzut numai prin prisma acestor amintiri, căci mai sunt și atâtea altele cum ar fi de exemplu spiritul natural și profund umanist al poporului român, calități pe care însă nu încerc să le analizez, ele nefăcând obiectul lucrării mele. Pot să afirm că, numai în viața mea de refugiat mi-am dat seama de aceste calități, având ocazia să pot face această comparație la fața locului. În concluzie, din nou afirm că, nu întotdeauna un popor ce ocupă un teritoriu mare, este și un popor "mare" sau cum s-ar mai putea traduce în sensul practic, un popor "superior".

În ceea ce mă privește, mai ales din cauza reîntoarcerilor mele pentru a fotografia, am reușit să mă fac atacat, în calitate de avion izolat, de peste șaizeci și cinci de vânători ruși și numai de două ori Heinkelul meu a fost lovit. Acest palmares, constituie prin el însuși, un alt punct de comparație căci dacă aș fi avut ghinionul ca în locul lor să fi avut români, nu cred că aș mai fi avut ocazia să scriu această lucrare. După aceea trăgătorul meu, Ioan Gheorghe, a doborât cu siguranță doi vânători; a treia lui victorie, rămânând probabilă. Am reușit să întrebuințez greoiul meu bombardier, la obiectivele cele mai stranii, în condițiile de zbor pe care le-am descris, în această iarnă excepțională ce a domnit în Rusia. Am obținut rezultate pozitive în bombardarea drumurilor, în lungul lor de la înălțimi foarte diferite și cu aceste ocazii am înlocuit cu avionul meu, cel puțin șase altele care ar fi atacat în formație și sub un unghi. Am avut șansa de a descoperi obiective, cum ar fi cel de la Ribny. Dar am avut marea șansă de a fi scăpat cu viață.

În acest timp, o altă aventură mă aștepta.

PÂNA LA ARMISTITIU

După câteva zile de permisie, am fost trimis ca instructor de zbor fără vizibilitate la Popești-Leordeni. De aici am trimis la Minister câteva rapoarte prin care am cerut să fiu încadrat, din nou, într-o unitate de luptă, dar întotdeauna răspunsul a fost același:"Ordin Ministerial din....".

După câtva timp, am aflat că grupul 5 Heinkel a fost desființat și înlocuit cu grupul 6 Ju.88 care se forma la Kirovograd. În același timp au luat naștere alte unități de aviație: un grup de Stukas și un altul de Heinke-le de asalt. După aceea grupurile existente de Messerschmitt și I.A.R. 80 au fost reorganizate și dotate cu alte avioane. Fiind bombardier, am cerut să fiu încadrat în grupul Ju.88, dar am fost din nou refuzat. În fine, până la sfârșit, am fost trimis la Ziliștea, unde am fost încadrat sub titlu provizoriu în escadrila Nr.1 de vânătoare de noapte, ghidată prin posturi de radar, pentru a mă pregăti să iau comanda unei alte unități care trebuia să fie formată ceva mai târziu.

În acest timp, am aflat de moartea comandorului Iosifescu, care a avut loc cu ocazia unui zbor executat în condiţii atmosferice foarte proaste, când culmile colinelor erau acoperite de nori de joasă înălţime. După aceea a urmat dispariţia adjutantului Cojocaru, al cărui avion, un Ju.88, a capotat la aterizare şi a luat foc. Apoi, pe timpul incursiunilor americane am mai pierdut pe alţii care au făcut parte din vechiul grup 5 Heinkel, cum ar fi locotenenţii: Rădulescu, Dinu Marin, Rovenţa. Toţi aceştia au fost doborâţi în timpul când executau zboruri şcoală. Până la sfârşit, făcând un cont, am constatat că din cel mai mare grup de bombardament român, nu a mai rămas aproape nimic.

În afară de instrucţia de vânătoare de noapte şi de zi pe care mi-o însuşeam în noua mea unitate, am luat iniţiativa de a forma o unitate de bombardament de noapte, prima şi singura pe care România a avut-o în timpul acestui război. Pe front ea putea să aibă acelaşi efect ca şi cel provocat de către raidurile de noapte ruseşti, adică un efect mai mult de ordin moral. Cu toate obiecţiile pe care a trebuit să le înfrunt, mai ales din partea celor care nu au fost niciodată pe front, am reuşit să organizez numai o escadrilă cu aviane Heinkel de tip Siegfried.

Trebuie să reamintesc că, rolul pe care aviaţia occidentală l-a avut pentru a distruge maşina de război germană, a fost decisiv, prin distrugerea uzinelor din interiorul Germaniei. Ruşii au avut de profitat de pe urma acestor distrugeri, înaintarea lor fiind mult mai uşoară. Cu un an mai înainte, când un avion german era grav avariat, era aruncat la fiare vechi cu un gest de dispreţ. Acum însă, într-o noapte când un Messerschmitt 110 a fost distrus din vina unui şofer german care a vrut să traverseze pista cu farurile stinse, locotenentul Bauer, comandantul unei escadrile, a început să se plângă: "Mein Gott ! Mein Gott !". A doua zi, şoferul a fost împuşcat.

Cu privire la aceste raiduri, mai ales americane, dau un exemplu care mi se pare că este foarte semnificativ asupra celor ce gândeau aliaţii despre români.

Peste 1200 de aviatori americani şi englezi de toate gradele au fost făcuţi prizionieri. Cu ocazia interogatoriilor, asupra americanilor, au fost găsite batiste de mătase, pe care erau scrise câteva instrucţiuni:

a) - Dacă avionul va fi foarte avariat, echipajul să încerce să aterizeze sau să sară cu paraşuta numai în teritoriul românesc; să evite chiar şi teritoriul ocupat de către ruşi, cu toate că aceştia erau aliaţii lor.

b) - România având o floră foarte bogată, până la sosirea serii, să caute să se ascundă pentru a nu fi prinşi de către germani.

c) - În acest timp, să se înarmeze cu un ciomag, căci în România sunt câini foarte răi.

d) - La căderea nopţii, să se apropie de prima localitate şi să se predea autorităţilor româneşti.

e) - Dacă este un sat, aviatorul să caute postul de jandarmi, pe care îl va găsi foarte uşor, el fiind indicat de un stâlp înalt în vârful căruia este fixat tricolorul românesc.

f) - Odată ajunşi la post, să refuze să bea ţuică, ca să nu se ameţească şi după aceea să trădeze anumite secrete.

Pe lângă acestea, mai erau şi alte recomandări tot aşa de pitoreşti şi elocvente, care arătau într-o manieră indirectă, climatul cu totul uman pe care aliaţii îl cunoşteau despre România. În fine, mai trebuie să spun că, prizionierii occidentali, au fost trataţi ca nişte adevăraţi invitaţi şi nu ca inamici.

*
* *

Pe la începutul verii din 1944, am aflat de moartea lui Şerbănescu. Fiind în zbor cu o patrulă pe deasupra oraşului Tecuci, a fost surprins de un roi de Mustang-uri americane. Din cinci, numai doi au scăpat. Ei nu şi-au dat seama că sunt atacaţi, decât în momentul când doi dintre ei au căzut în flăcări. Îmi voi aminti întotdeauna de acest as al vânătoarei noastre de zi şi care semăna atât de bine cu Douglas Fairbanks (tatăl), de profilul lui energic, de privirea lui clară şi pătrunzătoare. Mi-am pus însă şi întrebarea: "Ce s-ar fi întîmplat dacă ar fi văzut Mustang-urile, înainte de a fi doborât ?" Poate că s-ar fi salvat, cu toate că adversarii dispuneau de o viteză mai mare. În lupta aeriană, cu aceste avioane cu elici, era deajuns ca să ai o superioritate de viteză de treizeci de kilometri la oră, ca să poţi să-ţi domini adversarul. De acest lucru m-am convins la această unitate de noapte în timpul antrenamentului meu. Numai în aceste momente mi-am dat seama de pericolele pe care le-am înfruntat atunci când eram atacat în calitate de avion izolat şi când nu dispuneam decât de trei sau patru sute de kilometri la oră cu un aparat greoi şi puţin manevrabil. Am putut scăpa, numai prin faptul că nu am avut ruşi în faţa mea. Comportarea lor, care arăta un complex de inferioritate ar putea fi analizată foarte uşor, dar acest lucru reiese din cadrul povestirii mele.

Şi apărarea noastră teritorială? Masivele formaţii americane pe care le vedeam pe cerul ţării mele, în 1944, aproape că nu mai ţineau cont de ultimele noastre avioane de vânătoare (nu însă şi de barajele de antiaeriană). Îţi era milă să vezi cum o patrulă de Messerschmitt-uri sau I.A.R.80, se apropiau de aceste formaţii asemănătoare unor bancuri de peşti mari şi numeroşi, după care, atacul lor era blocat de sute de Mustang-uri.

În iunie 1944, a doua escadrilă neputând fi formată, din lipsă de material volant (printre altele, americanii au reuşit să distrugă şi marea uzină de Messerschmitt-uri 110 de la Wiener-Neuerstadt din Austria), am fost detaşat din nou ca instructor de zbor la Popeşti-Leordeni.

Frontul, la un moment dat, s-a stabilit în nordul Basarabiei, al Moldovei şi al Bucovinei unde ruşii dădeau atacuri disperate fără însă să poată străpunge această linie. Luptele erau foarte dure. Trebuie să fac remarca că, acest front era cel mai puternic din tot estul, din cauza zonei petrolifere a României. Atunci, cu inamicul atât de aproape, la ce mai putea servi această şcoală care bloca o seamă dintre piloţii cei mai buni pe care îi mai aveam şi care acum ar fi fost atât de necesari pe front? Am cerut, verbal, ministrului s-o suprime, dar cererea mi-a fost refuzată.

La această epocă am aflat de moartea lui Oncioiu. Astfel de eroi, chiar învinşi, ar trebui să fie respectaţi. S-a bătut cât o mie pentru ţara

lui. Zburând izolat cu un Heinkel, a fost atacat de câteva Air Cobra de vânătoare ruseşti şi lovit. Cu patru gloanţe în piept, a mai avut forţa să sară cu paraşuta, dar la sfârşit de cursă, paraşuta nu târa pe pământ, decât un om mort.

EVADAREA

23 August 1944. Zi de "încetare a focului", zi de "eliberare". Românii au "permis" germanilor să se retragă dar, evident, luptele au început imediat. De această dată, români contra germani. Optsprezece Divizii şi un mare Corp Aerian au început să lupte alături de ruşi pe noul front. Din punct de vedere cantitativ, eram acum, după americani, ruşi şi englezi, a patra naţiune din lume care lupta contra germanilor. Din primele zile, în Moldova, ruşii deveniţi acum aliaţi, continuau să facă prizionieri: unităţi care, evident, nu mai opuneau nici o rezistenţă.

Nu vreau să insist asupra acelei perioade care a fost cea mai confuză şi cea mai sinistră din tot războiul nostru. Trebuie să spun că, dacă occidentalii nu încetează cu reamintirea unor lagăre de prizionieri, atunci am avut şi noi pe al nostru, în regiunea laşului şi în calitate de aliaţi. Aici, ruşii au închis, numai în câteva săptămâni de la încetarea focului, peste trei sute patruzeci de mii de oameni de toate categoriile şi de toate vârstele. Până la sfârşit, cei care nu au murit de foame sau reduşi la forme scheletice, au fost împrăştiaţi pe tot întinsul acestei ţări. Niciodată în occident nu s-a amintit de acest lagăr, unde în afară de lipsa camerelor de gazare, totul se aseamănă foarte bine cu cele "speciale" din Germania lui Hitler.

Ar trebui să mai adaug încă:

a) - Niciodată armata rusească nu a contribuit la alungarea germanilor din ţara noastră. Tot acest lucru a fost făcut în întregime de către armata română. Ruşii au intervenit, dar numai după ce trupele germane au ajuns, urmărite de cele ale noastre, la frontiera care ne desparte de Ungaria.

b) - Prin pierderea petrolului românesc, forţa armatei germane pe frontul de est a fost extraordinar de mult slăbită şi astfel se explică succesul imediat pe care l-au avut ruşii în atacul pe care l-au dat pe direcţia Varşoviei, unde în scurt timp au reuşit să înainteze vreo trei sute de kilometri.

Imediat după armistiţiu, am fost luat de către Ministerul Aerului, în calitate de pilot personal după care, o lună mai târziu, am fost numit pilot de legătură în serviciul armatei ruseşti care opera în vestul Bulgariei, sub comanda Mareşalului Tolbutchin, contra trupelor germane din Iugoslavia. În aceste zboruri eram însoţit de un locotenent rus, inginer în viaţa civilă. În cursul primei mele deplasări, am avut la bordul avionului, câţiva ofiţeri superiori pe care trebuia să-i transport la Sofia. De frică să nu-i duc în altă parte, pe toată lungimea parcursului, nu au făcut altceva, decât să consulte harta. De fapt, dacă vroiam, aş fi intrat în nori, căci în această zi cerul era acoperit de nori şi tot studiul lor nu le-ar fi folosit la nimic.

Cu această ocazie, chiar în cursul primei deplasări, am avut o ultimă aventură de "război". Eram să fiu victima unei erori din partea avioanelor ruseşti de supraveghere şi interceptare de la Sofia.

Depăşisem lanţul de munţi ai Balcanilor şi atinsesem valea unde se găsea aerodromul, când la stânga mea a apărut un J.A.K.9, care degaja la stânga, urmat de un altul. În uşa carlingii apăru inginerul rus care începu să-mi facă semne disperate. Cum nu înţelegeam nimic din cele ce-mi spunea, privesc mai cu atenţie la stânga şi văd aceleaşi avioane care acum se îndreptau înspre mine, într-un zbor în picaj. Eram atacat! Nici o îndoială. Vedeam clar scânteile de foc ale armelor lor de bord. "Situaţie cu totul particulară", îmi spun. Pe front, aveam cel puţin câteva mitraliere, dar acum în această situaţie, nu dispuneam decât de comenzile avionului.

Avionul cu care făceam aceste deplasări, era un Heinkel 111, de tip Berta, unul dintre primele de această formulă pe care această uzină le-a fabricat şi care acum erau întrebuinţate ca avioane de şcoală şi de transport uşor.

Dându-mi seama de eroarea lor, printr-un viraj la verticală, caut să pun în aplicare vechea mea metodă de apărare. De asemenea, mi-a fost dat să regăsesc imaginea familiară a J.A.K.-ului 9 care se mărea în zborul lui de apropiere şi care printr-o manevră de manşă al pilotului lui, dispăru în dreapta mea. Un fapt era sigur: am reuşit să dejoc primul lor atac şi cu această ocazie să câştig timp ca să pot coborî şi să caut să aterizez în cea mai mare viteză.

După această primă întânlire, în timp ce J.A.K.-urile se îndepărtau în spatele meu, am ajuns la o mie de metri înălţime. Readuc imediat cu bruscheţe motoarele, trag de volanul manşei, intru în limită de viteză, după care printr-o glisadă acrobatică (foarte greu şi foarte periculoasă de făcut cu un Heinkel), mă îndrept spre pământ. În apropiere de el, am redresat repede avionul, am scos frânele aeriene la douăzeci de grade, am repus la un moment dat puţin din gaze, după care am aterizat brutal pe iarba aerodromului. În cursul acestei manevre de ultimă salvare, la un moment dat, atunci când am împins brusc de volan pentru a câştiga în viteză, a trebuit să mă ţin cu tărie de el, căci altfel aşi fi riscat să ies cu capul prin geamurile superioare ale carlingii.

Am aterizat cum am putut, neţinând cont nici de forma terenului şi nici de direcţia vântului. Cunoşteam foarte bine avionul meu şi după încă o manevră bruscă, servindu-mă de palonier, m-am îndreptat înspre postul de comandă, unde eram aşteptaţi de către nişte ruşi în uniformă. După ce m-am oprit, unul dintre ei, care purta o banderolă la un braţ, alergă în faţa avionului arătându-mi pumnii, iar după ce am coborât se apropie de noi cu o expresie a feţei care nu-mi spunea nimic bun. Inginerul a venit în ajutorul meu.

— Ce spune?, întreb pe sergentul care îmi servea ca interpret.

— El spune că, mai întâi n-aţi aterizat conform regulamentului şi după aceea că, acest avion este unul dintre acelea care au bombardat Stalingradul.

Amândouă capete de acuzare erau de greutate şi de o perfectă coerenţă logică.

— Spune-i că este un avion de şcoală şi dacă nu crede, nu are decât să facă o anchetă.

În acest timp, cei doi vânători au aterizat şi ei după care au început să se îndrepte spre noi. Omul cu banderolă, la vederea lor, ne-a lăsat ieşindu-le în cale şi după ce-au discutat câtva timp, piloţii s-au retras.

În după-amiaza acelei zile, cerul a început să se schimbe. Nori negri şi ameninţători se apropiau de valea aerodromului. Către seară, culmile din jurul lui, erau complet acoperite.

A doua zi, inginerul fiind plecat pentru a lua legătura cu comandamentul lui Tolbutchin, în aşteptarea lui, ne-am pregatit pentru zborul de reîntoarcere.

Nu s-a întors decât pe la orele zece. Când i-am spus că ar fi timpul să părăsim Sofia, el mi-a arătat norii care coborau până la o sută de metri înălţime.

Din cauza vremii urâte şi al ezitărilor inginerului, am fost obligat să rămân patru zile în capitala Bulgariei. A patra zi, cerul prezenta, înspre nord-vest, o mică deschidere, dar inginerul încă ezita.

Între timp, radiotelegrafistul a intrat în legătură cu Bucureştiul, care l-a anunţat că acolo ploua şi că norii erau foarte joşi. Ori, cum vroiam să plec, l-am sfătuit să mintă şi să-i spună inginerului că dincolo de munţi cerul este senin. În fine, inginerul s-a decis să plecăm.

La reîntoarcere, nu eram în avion decât partu oameni: eu, inginerul şi cei doi membrii ai echipajului, adică radiotelegrafistul şi sergentul interpret. După ce am decolat, zăresc la stânga valea râului Isker ce se înfunda, descoperită, printre munţii a căror culmi se pierdeau în nori. Îndrept avionul în această direcţie în speranţa că, urmând cursul ei, să ajung de cealaltă parte a munţilor. Am luat această hotărâre din cauză că radiotelegrafistul nu reuşise încă să intre în legătură cu postul de radio terestru al aerodromului de la Sofia.

Zburam de vreo zece minute, când dintr-o dată văd cum râul schimba brusc spre dreapta şi că acolo, valea era complet acoperită de nori. Pentru a evita o surpriză cu totul neplăcută, am întors avionul la stânga printr-un viraj foarte înclinat, aproape la verticală. Valea fiind strâmtă, pe tot timpul acestui viraj, am avut impresia netă că voi atinge cu burta avionului, unul din pereţii ei.

Ajuns din nou în valea de unde am decolat, am văzut orizontul complet închis. O ploaie torenţială mă împiedica să văd oraşul şi aerodromul. La dreapta, înspre nord-vest, se vedeau norii care erau de o culoare mai deschisă, semn că pe acolo cerul ar putea să fie degajat.

Ajuns în apropierea lor, constat că m-am înşelat. Norii formau o pânză subţire, dar numai pe o mică suprafaţă. Restul, de jur împrejur, se pierdea într-o masă neagră ce părea să fie compactă şi de mare înălţime. Ce-mi mai rămânea de făcut?

Radiotelegrafistul mă anunţă că încă nu a reuşit să ia legătura cu postul aerodromului de la Sofia.

Mă uit în sus şi în jurul meu. Eram prins din toate părţile. Nu mă simţeam cu totul pierdut. Mai speram încă. Intru în nori şi pentru a nu mă îndepărta prea mult, încep să urc urmând după ceas, laturile unui pătrat.

Ajung la cinci mii de metri. Ca şi mai înainte, aceiaşi nori neprimitori. În carlingă, lumina era asemănătoare celei crepusculare.

După un timp, care mi s-a părut enorm de lung, radiotelegrafistul mă anunţă că a luat legătura cu aerodromul. Pun capul către Bucureşti. După ceva timp îi cer un relevment radio pentru a-mi aranja capul compas, dar primesc răspunsul că a pierdut legătura şi că acum prinde o conversaţie din care nu înţelegea nimic. Îi spun să ceară Bucureştiul, dar nici acesta nu răspundea.

Mă găseam cum nu se putea mai rău, în nori pe deasupra Balcanilor şi fără protecţie radio.

În avion, frigul de înălţime, pătrundea în voia lui prin hainele noastre subţiri. Nici unul dintre noi nu aveam costumul de zbor. Încep să cobor cu inima strânsă de frică să nu dau peste un vârf de munte. Acul altimetrului, indica şi el coborârea. După indicaţiile lui şi din faptul că încă nu am lovit nici un obstacol, eram sigur că am depăşit munţii. Dar unde mă găseam? Dacă de partea românească, Dunărea trece pe lângă o mare câmpie, de cealaltă parte, în Bulgaria, teritoriul este destul de accidentat.

Continui să zbor. În carlingă era deja ceva mai cald. Indicatorul altimetrului arăta cincizeci, patruzeci de metri, când de-o dată totul devine clar şi dedesupt apare o mare întindere de apă. Aceasta nu putea fi decât Dunărea. La dreapta, la câteva sute de metri, zăresc o colină a cărei culme era ascunsă în nori. Dacă spărgeam plafonul ceva mai la dreapta, cu siguranţă că intram drept în ea. La stânga şi înaintea mea, o ploaie deasă mă împiedica să văd prea departe, dar acum ştiam că imediat ce voi trece dincolo de Dunăre nu voi mai avea de întâmpinat nici un pericol.

Aprind o ţigară. Acest obicei îmi aduce aminte de front, de timpul frumos care urma după furtună. Rusul veni lângă mine şi mă felicită. Ca să spun adevărul -vechi obicei rusesc- s-a repezit să-mi sărute mâna. Şi-a dat seama şi el de situaţia dificilă prin care am trecut.

După aterizare, m-a invitat să luăm masa împreună şi fiindcă insista, ne-am dat întânlire pe Bulevardul Elisabeta. Când a apărut, soarele răspândea ultimile lui raze peste acoperişurile clădirilor. Aici ar trebui să povestesc o scenă la care am fost martori şi care de fapt se repeta în fiecare zi. Pe când discutam pentru a hotărâ asupra restaurantului (trebuie să spun că el vorbea foarte bine limba germană) unde trebuia să luăm masa, o mică maşină se opri lângă celălalt trotuar. Din ea au coborât doi ofiţeri superiori ruşi, care după ce au oprit doi civili, au început să-i scotocească prin buzunare. La vederea acestei hoţii la drumul mare şi în plin centru al unui oraş, inginerul meu a început să râdă în hohote. Indignat, l-am întrebat ce găseşte comic la acest furt !

— Şi voi aţi fost la noi, îmi răspunse el.

— Da, am fost, dar nu pentru a fura populaţia, ci pentru a ne lua îndărăt cele două provincii care sunt ale noastre şi după aceea cu toate că noi am fost cei care am fost atacaţi mai întâi, nu ne-am comportat ca nişte sălbatici. Se făceau schimburi, dar nu furturi. Nu confunda prima linie de luptători, cu cei care se găsesc departe în spatele frontului.

Câteva zile mai târziu, inginerul mi-a spus că, comandamentul aviaţiei din sud ar fi dispus să mă primească cu gradul de colonel într-o formaţie de bombardament de noapte, dotată cu avioane de tip Boston. Am refuzat, spunându-i că fac parte din armata ţării mele şi că nu am de gând s-o părăsesc.

Cam în acelaşi timp, un grup de avioane Boeing americane de bombardament greu, era campat pe aerodromul de la Popeşti-Leordeni. Acestea făceau parte dintre acele care în înţelegere cu guvernul nostru, au efectuat ultimul bombardament asupra unităţilor germane care se găseau lângă Otopeni. Cu ele a aterizat şi o escadrilă de Mustang-uri de vânătoare. În faţa lor, de cealaltă parte a aerodromului, se instalase o unitate engleză de transport care făcea naveta pe timpul nopţii între România şi Italia, zburând pe deasupra Iugoslaviei care era încă ocupată de germani.

Aerodromul era acum transformat într-o adevărată expoziţie şi cei care aveau cu ce să se deplaseze, veneau aici pentru a vedea mai aproape aceste avioane care le-au dat atâtea emoţii. Intrarea era liberă şi terenul era plin în fiecare zi de vizitatori. Un fapt foarte curios: nu se vedea printre ei nici un rus şi când din întâmplare aceştia ajungeau până aici, se opreau la o distanţă respectabilă de adevărata zonă a aerodromului. Cu timpul am aflat că le era interzis de a se apropia de produsele capitaliste.

Într-o zi , pe când eram ofiţer de serviciu, spre marea mea mirare, am văzut un Jeep rusesc oprindu-se în faţa şcolii, la câţva paşi de mine. Din el a coborât un ofiţer rus de talie mijlocie, decorat de trei ori cu ordinul Lenin. La salutul lui, i-am răspuns ruseşte. Crezând că vorbesc limba lor, a început să-mi explice ceva din care nu înţelegeam nimic, arătând în acelaşi timp cu mâna la decoraţiile pe care le purtam pe piept. Neînţelegând nimic, am cerut să vină sergentul interpret.

— Întrabă-l ce vrea ?

— Vrea să ştie dacă îi este permis să intre în parcul de avioane.

— Spune-i că nimeni nu-l opreşte şi că aceste avioane sunt puse sub pază americană.

Rusul arătă din nou spre decoraţiile mele.

— Ce mai vrea, acum ?

— Spune că ştie că una dintre ele este cel mai mare ordin al armatei române (decoraţiile erau: una, Cavaler al Ordinului "Mihai Viteazul" şi a doua, Cavaler al Ordinului "Virtutea Aeronautică") şi că prima îl interesa mai mult.

— Spune-i că sunt medalii de şcoală.

— Nu crede. El mi-a spus să nu vă fie frică, fiindcă nu este ca toţi ceilalţi, ci un om civilizat. A fost şi el în occident şi a luat parte la războiul civil din Spania. După aceea a executat şi el vreo patruzeci de bombardamente de noapte deasupra României şi că în prezent face parte din cadrele unei unităţi de vânătoare de zi.

Prinzând încredere, îi răspund că am luptat în cadrul unui grup de Heinkel 111. La auzul acestui răspuns, el mi-a spus că a fost comandantul unuia din două grupuri de vânătoare J.A.K.9 ce se găseau pe un

aerodrom în apropiere de gara Rakowa şi că într-o zi subalternii lui au atacat un Heinkel românesc care cu toate că rămăsese singur, a continuat să avanseze şi să distrugă mai multe vagoane cisternă, care făceau parte din două trenuri ce erau în staţionare.

Am început să-i povestesc cele ce s-au întâmplat la Rakowa, ştiind că va fi surprins de cunoştinţele mele precise asupra acestui atac.

— Cum de cunoşti toate aceste detalii ?, mă întrebă rusul.

După ce am ezitat un moment, i-am răspuns:

— Fiindcă eu am fost.

— Haraşo! strigă rusul. Voi aţi fost la noi şi noi la voi. Acesta este războiul. Acum suntem aliaţi. (Şi încă ce fel de aliaţi! În timp ce armata noastră lupta alături de ei pe front, aceştia din interior se ţineau numai de furturi şi de violuri. Mai în fiecare dimineaţă se găseau morţi pe străzi, ucişi pentru a li se fura ceasurile şi banii. Nu insist, fiindcă aceste fapte se cunosc destul de bine).

— Însă, adăugă el neîncrezător, oamenii mei mi-au raportat că te-au doborât....

— Ei nu m-au doborât niciodată. Dovada este că suntem aici şi discutăm. În momentul când am căutat să mă apropii de pământ, motoarele fiind foarte obosite, au scos un fum negru care probabil i-a făcut să creadă că am luat foc.

Nu i-am mai spus că in mod normal, trebuiau să mă mai urmărească; însă s-ar fi putut ca şi ei să rămână fără muniţii sau să fi ajuns la limită de benzină. Adevărul este că nu am ştiut niciodată ce s-a întâmplat şi dacă el mi-a spus, am uitat din cauza unei sticle de vodcă pe care a scos-o din maşina lui.

După două luni, am fost trimis pe frontul de vest, unde am fost întrebuinţat, nu într-o unitate de zbor, ci în cadrele terestre ale Corpului Aerian.

Odată războiul terminat, am fost şi eu pus, ca atâţia alţi ofiţeri, în disponibilitate cu salariul corespunzător gradului meu. Această măsură a lovit un mare număr de ofiţeri, fiind prima etapă de dezorganizare a armatei, care după aceea trebuia să fie reconstituită după modelul rusesc.

În timpul care s-a scurs între armistiţiu şi fuga mea, ţara a fost aruncată într-o dezordine de nedescris. Poporul suferea de directivele date de către cei de la Kremlin şi ţara era presată ca o lămâie. În 1946, pentru prima oară în istoria ţării noastre, au fost oameni care au murit de foame (în Moldova). Orice fel de rezistenţă devenea din ce în ce mai greu de realizat. Nimeni nu putea să se mişte fără să nu fie observat. Ruşii erau în curs să organizeze această parte a Europei, încât s-o poată avea mult timp la cheremul ei. Se putea ca gândul lor să meargă şi mai departe. Toată lumea aştepta un ajutor din occident. Această speranţă era atât de evidentă, încât se paria zece contra unu, că " Americanii vor sosi", dându-se chiar şi termene: primăverile viitoare: 1947...1948. Românii să fi fost nebuni? Erau desigur prost informaţi, dar şi acum se poate considera că toţi aceşti perdanţi au avut perfectă dreptate. Ideea că ruşii aveau să-şi întindă dominaţia lor în Europa, în momentul când

americanii aveau monopolul armei atomice.... în momentul când o simplă încruntare din sprincene din partea lor ar fi fost suficient ca să elibereze zece ţări, această idee părea să fie cu totul inadmisibilă. Şi astfel au trecut primii ani.

*
* *

În timpul verii anului 1946, am reuşit cu ajutorul unui general doctor din infanterie, să fiu internat într-o casă de repaus din Sinaia. Aici cu ocazia plimbărilor mele singuratice, m-am gândit să părăsesc ţara cu un avion şi numai în calitate de pilot, pentru a continua lupta în străinătate. Nu am crezut nici un moment că occidentalii nu vor da dreptate tuturor ţărilor care au fost teritorial furate de către ruşi şi că nu-i vor obliga să se retragă în frontierele lor pe care le-au avut înainte de război.

După ce m-am întors la Bucureşti, am găsit un comandor de aviaţie căruia i-am expus un plan de fugă. El se numea Mărculescu, zis şi "Chinezul", din cauza oblicităţii ochilor lui. Încântat de ideea mea, el mi-a spus că şi el ar vrea să se refugieze şi că posedă câteva obiecte de valoare care ne-ar putea fi de folos în străinătate, în cazul când toată această propagandă nu ar fi adevărată. Trebuia să găsim pilotul.

Nu departe de casa unde locuiam, trăia cu părinţii lui, un locotenent de rezervă pe care l-am cunoscut la şcoala de la Zilieştea. Când i-am propus că ar fi cazul să realizăm o evadare spectaculoasă care să servească ţării şi de o bună propagandă în străinătate, a găsit această idee excelentă. De la început ne-am hotărât să atragem de partea noastră pe pilotul personal al Ministrului de aviaţie, pe care îl cunoşteam foarte bine. Era vorba de căpitanul Niculescu care pe timpuri a fost în grupul 5 Heinkel. Dacă reuşeam să-l convingem, urma ca după aceea să formăm un grup de buni patrioţi, care să accepte să fugă cu noi, în scopul de a da acţiunii noastre un aspect naţional şi nu particular. Niculescu a fost de acord.

O săptămână trecuse de când am avut întrevederea şi Niculescu nu mai dădea nici un semn de viaţă. Să se fi răzgândit? Într-o zi l-am întânlit la Minister. Părea furios şi enervat şi de la început am observat că evita să vorbească cu mine. Nu l-am lăsat, deoarece trebuia să-mi dea o explicaţie.

Câteva zile după discuţia noastră, cineva care nu a vrut să-şi spună numele, a sculat Ministerul din somn, spunându-i la telefon că Niculescu se pregătea să fugă. În urma acestui denunţ, Niculescu care nega cu încăpăţânare, a fost obligat să nu părăsească Bucureştiul, pentru a se face o anchetă. Cum nu s-a găsit nici o probă contra lui, s-au mulţumit să-l dea afară din postul lui de pilot. Nu a fost arestat şi nici bătut. Norocul lui a fost, simpatia de care se bucura din partea Ministrului, care i-a luat apărarea. Prin această decizie, noi ceilalţi, am scăpat ca prin urechile acului, căci tot aşa, în urma unui denunţ anonim, sublocotenentul Chifulescu, vechiul pilot de încercare al uzinei I.A.R. a fost arestat şi bătut până ce sângele i-a ţâşnit pe gură.

Trebuie să mai adaug că, această denunţare prematură, a fost, probabil şi salvarea noastră căci, ceva mai târziu, pe când eram în Turcia, am aflat că Mărculescu a propus unui pilot să fugă în străinătate. În momentul când, pe un câmp, aşteptau avionul care trebuia să-i transporte, a sosit poliţia. Cel care a denunţat a fost chiar Mărculescu, care prin astfel de acţiuni, spera să intre în graţiile noului regim.

Printre cei care trebuia să meargă cu noi, era şi căpitanul Opran, care acum avea gradul de căpitan comandor. Fiind bănuit că ar fi amestecat în mişcarea de rezistenţă, pentru a fi supravegheat, cel care a fost însărcinat cu această misiune, a fost Mărculescu. În cazul lui Niculescu, nu Mărculescu a fost cel care a denunţat -acesta aşteptând să fim prinşi în flagrant delict chiar pe terenul de decolare- ci prietena locotenentului de rezervă care cunoştea intenţia noastră şi cu care s-a certat în ultimul moment.

Pe la sfârşitul lunii august, am reuşit să fiu acceptat la secţia de meteorologie care ţinea de Direcţia Aviaţiei Civile şi care era instalată pe aerodromul Băneasa, de lângă Bucureşti. Avioanele cu care era dotată această unitate, erau de tip Ju.34, care pe timpuri au fost întrebuinţate pentru transportul a cinci persoane. Interiorul lor a fost degajat de vechea instalaţie şi amenajat pentru zbor meteo şi transport uşor, care nu trebuia să depăşească câteva sute de kilograme.

În fiecare dimineaţă trebuia să execut un zbor de sondaj meteo, acompaniat de un observator, la o înălţime de cinci mii de metri, plafonul maxim pe care putea să-l atingă acest avion.

La lecţie se găseau doi maiştri mecanici care au primit ordinul de a nu da benzină decât pentru o oră şi jumătate de zbor, pentru a fi împiedicată orice tentativă de evadare. Acesta era un ordin general care se întindea peste toată aviaţia română, civilă şi militară. Un responsabil al partidului, era însărcinat să se ocupe cu supravegherea noastră.

Din nefericire, aceste avioane nu aveau aparate radio, toate fiind dispărute după armistiţiu. Din această cauză, chiar de la primele mele misiuni, am trecut printr-o serie de adevărate duşuri scoţiene. Apoi, trebuie să mai precizez că aceste avioane, care erau monomotoare, posedau două rezervoare de o capacitate egală de patru sute de litri, dispuse fiecare în cele două planuri. Motorul trăgea benzina când dintr-un rezervor, când din altul, schimbarea făcându-se cu ajutorul unei manete. Însă, din cauză că indicatoarele de nivel erau stricate, am avut de câteva ori surprize foarte neplăcute. Viteza avionului nu depăşea două sute de kilometri la oră.

*
* *

Sfârşit de septembrie, 1947. Cerul era acoperit de nori care anunţau venirea ploilor de toamnă. Dacă voiam să plec, atunci trebuia să mă grăbesc, căci în curând terenurile vor fi atât de umede încât ele nu mi-ar mai fi permis o decolare.

În unul din aceste zboruri cu raţia limitată de benzină, fiind prea

mult deviat de vânt, am ieşit din norii care acopereau la o mică înălţime, departe de aerodrom, pe deasupra unei regiuni acoperite de grădini şi case. În timp ce eram ocupat cu orientarea, turaţia elicei a început să scadă până ce la un moment dat ea nu se mai învârtea la relanti. Din nefericire, acest avion era foarte greu de bot şi nu plana aproape deloc. În această situaţie, pentru a fi susţinut în aer, trebuia să i se mărească panta de picaj. Înclinându-l când la dreapta, când la stânga, pentru a aduce benzină în ţevile de admisie, am reuşit să obţin câteva reprize, graţie cărora am putut să ajung la aerodromul Popeşti- Leordeni.

În această zi am avut ca pasager, în afară de observatorul obişnuit, pe un subaltern din garda aerodromului. Câteva zile mai târziu, am avut un alt pasager: pe unul dintre cei doi ofiţeri ai gărzii. De frică să nu fiu invadat de astfel de intruşi care puteau să-mi jeneze planul de fugă, m-am gândit să-i joc o farsă. Astfel, când zburam cu acest avion, am remarcat că atunci când eram în urcare, motorul începea să tuşească, dar fără să dea pană seacă. Acum am făcut de mai multe ori această manevră, într-un scop bine definit. Când ofiţerul, devenit galben de frică, m-a întrebat ce se petrece, i-am răspuns că motorul fiind bătrân, are capriciile lui şi că nu ar fi exclus să ne lase în plini nori. După acest zbor, nici unul dintre aceşti pasageri, nu a mai avut curajul să urce în avion.

Cinci săptămâni se scurseseră de când intrasem la această secţie, când într-o zi mi s-a făcut, pentru prima oară, plinul de benzină al avionului. Trebuia să transport, la Cluj, o comisie bulgară. Acum eram singurul pilot din toată aviaţia care dispunea de întreaga autonomie de zbor a avionului.

Munţii fiind acoperiţi şi terenul de dincolo de ei fiind foarte accentuat, neavând nici o protecţie radio, am fost nevoit să fac un mare ocol către vest unde plafonul era ceva mai ridicat. Ajuns la Arad, mi s-a făcut din nou plinul de benzină, după care mi-am continuat zborul înspre Cluj.

Această comisie trebuind să rămână un timp nedeterminat în acest oraş, a doua zi, din nou cu plinul de benzină, mi-am luat zborul înspre Bucureşti. Puteam să profit de această ocazie şi să deviez înspre vest, dar nu vroiam să plec singur fără nici un rost.

Cu începere din această zi, ocaziile de a părăsi ţara, au fost numeroase. De altfel şi supravegherea nu mai era aceeaşi. După încă două zboruri la Mărăşeşti, am obţinut toată încrederea din partea Direcţiei.

În acest timp, trebuia să fiu foarte atent în cercetările mele. De cele mai multe ori mi-a fost dat să întânlesc oameni care, prin discuţii pregătite dinainte, au căutat să citească gândurile mele. Unul dintre ei mi-a propus să fugă cu mine, dar din fericire nu uitasem aventura pe care am avut-o cu căpitanul Niculescu.

În altă zi, am fost interceptat de un om care, puţin câte puţin, a adus discuţia pe tema patriotică, propunându-mi după aceea să plec cu doi foşti miniştri dintr-un vechi partid de opoziţie. Cum el a refuzat să-mi spună numele lor, de frică să nu fiu atras într-o cursă, i-am răspuns pe un

ton neprietenos că nu am nici un gând să fug şi că de acum înainte să evite să se mai întânlească cu mine. S-ar fi putut ca el să fi fost sincer, dar nu puteam să risc, aventurându-mă în necunoscut.

Dar iată că, într-o seară, am primit vizita locotenentului comandor Iuliu Balaban, care pe timpuri a luptat în grupul de bombardament Savoia Marcheti de la Tatsinskaia. Cu un an mai înainte, reuşise să ia comanda unui aeroport civil din nordul ţării, dar cum a fost denunţat ca fiind reacţionar, a fost licenţiat. Acum se găsea la Bucureşti unde căuta de lucru. Cum nu avea nici bani şi nici unde să doarmă, l-am invitat să doarmă la mine.

După câteva zile, după cum mă aşteptam, mi-a făcut şi el o propunere de fugă. De această dată era vorba de un grup. Nu mi-a dat nici un nume dar.... îi cunoşteam. I-am spus că dacă vreo-dată aş fugi, voi lua cu mine pe Niculescu care şi-a pierdut postul de pilot, cât şi pe comandorul Opran. Am căzut bine, căci comandorul, de comun acord cu şefii rezistenţei din Bucureşti, a organizat un grup care trebuia să plece în străinătate. De data aceasta, nu-mi mai era frică de nici o denunţare.

Cum comandorul Opran era supravegheat de poliţie, am hotărât ca Balaban,să fie omul de legătură între noi. Totuşi, după aceea, ne-am mai întânlit de câteva ori, în locuri unde nu putea să ne vadă nimeni, pentru a stabili unele detalii de fugă.

Trebuia să mă grăbesc, dacă nu vroiam să fiu prins de iarnă. După aceea o serie de fapte m-au hotărât să fug cât mai repede şi la prima ocazie.

Cu o săptămână înainte de fugă, Direcţia a fost prevenită, anonim, că un avion îşi va lua zborul de pe aerodromul nostru şi va fugi în străinătate. În după-amiaza aceleiaşi zile, directorul Aviaţiei Civile, însoţit de către şeful Siguranţei, a trecut în revistă Corpul de Gardă, inspectând după aceea şi secţiile de aviaţie. Mi-am dat seama că denunţătorul nu i-a dat nici un nume şi că nu era vorba de mine. Totuşi, această alarmă mi-a dat de gândit.

Într-o altă zi, din aceeaşi săptămână, un fost ofiţer de aviaţie care făcea parte din sindicatul aerodromului, mi-a spus fără nici o reţinere că el bănuieşte că eu pregătesc o fugă. Am negat, dar nu l-am putut convinge. La despărţire, m-a rugat să-l ocolesc pe cât va fi posibil, asigurându-mă în acelaşi timp că nu va vorbi cu nimeni.

În cursul uneia dintre ultimele mele întrevederi cu comandorul Opran, Balaban şi un civil de o talie mică, care mi-a fost recomandat ca fiind unul dintre şefii rezistenţei din Bucureşti, am luat hotărârea să fugim în cel mai scurt timp posibil, adică în două sau trei zile. Acesta din urmă mi-a dat o bucăţică de hartă de mărimea 20/30 cm, la scara 1/200000, tăiată dintr-un ansamblu. Locul unde trebuia să aterizez şi să iau grupul, era un câmp din apropierea satului "Dorul Mărunt". Prin gara satului trecea calea ferată ce lega Bucureştiul cu Constanţa. După aceea, pe o bucată de hârtie, mi-a desenat câteva detalii de care trebuia să ţin cont şi care au fost studiate la faţa locului de câţiva membrii din reţeaua de rezistenţă.

Nu de mult timp, un tânăr maistru mecanic, numit Iordache, se instalase în una din camerele secţiei noastre. În urma unei discuţii

contradictorii avută cu un inginer rus cu privire la situaţia ţării noastre, a fost dat afară din postul pe care îl ocupa la Serviciul Tehnic al aviaţiei noastre de transport. Neavând unde să doarmă, l-am luat la noi. Acum era considerat ca fiind al treilea tehnician al unităţii, dar numai sub titlu provizoriu, până când va primi din partea Direcţiei aprobarea de a rămâne definitiv printre noi.

Câteodată, mergea şi el cu mine în zbor. Cu ocazia unuia, Iordache îmi arătă Dunărea, spunându-mi pe un ton de glumă: "Încă puţin la dreapta şi trecem frontiera Bulgariei". Nu i-am spus nimic, dar din acest moment ştiam la ce se gândea. După ultima întrevedere pe care am avut-o, am aflat că şi el făcea parte din grup şi că puteam să am toată încrederea în el.

*
* *

24 octombrie 1947. În această dimineaţă, am fost anunţat de către unul dintre maiştri, că nu mai avem benzină decât pentru un sondaj meteo. O surpriză foarte neplăcută. Trebuia să primim câţiva mii de litri de benzină, dar pentru moment, ea era blocată într-o gară de lângă Ploieşti. Unul dintre maiştri mi-a dat ideea să mă adresez unităţii de zbor a Preşedenţiei Consiliului de Miniştri ca să ne împrumute cu două sau trei butoaie de benzină.

Totul fiind pregătit, dacă am fi primit această benzină, ar fi fost o ocazie extraordinară ca să putem fugi.

— Şi de ce să nu cerem să ne facă plinul de benzină al avionului?, i-am răspuns. În acest mod vom avea destulă, pentru trei zile de zbor.

După aterizare, am telefonat la Direcţie, expunând situaţia în care mă găseam şi ca să nu deranjăm pe vecinii noştri în fiecare zi, i-am spus directorului că ar fi mai bine dacă ni s-ar face plinul. Fiind de acord, directorul mi-a spus să duc avionul la secţia Preşedenţiei, iar el în acest timp va încerca să obţină aprobarea. Când i-am spus şefului acestei secţii (un fost comandor din grupul 5 Heinkel) pentru ce am venit, la început m-a privit cu nişte ochi foarte mari, după care mi-a spus că nu-mi poate da nici un litru fără un ordin superior şi direct. Am telefonat din nou la Direcţie de unde am primit răspunsul că Preşedenţia este de acord. Cu toate că şeful acestei secţii era lângă mine, nici nu a vrut să audă, spunându-mi că fără dispoziţia directă a Preşedenţiei, nu-mi poate da nimic.

Trecuseră câteva ore de când am dat primul telefon. Stăteam ca pe cărbuni aprinşi. În curând ziua de lucru se va termina şi nici într-un caz nu voi mai putea anunţa grupul să nu se mai deplaseze la Dorul Mărunt. Se punea, după aceea, o altă problemă: Până acum nu plouase atât de mult, dar dacă vor începe ploile de toamnă, orice tentativă ar fi redusă la zero, căci nu puteam decola cu zece oameni de pe un teren prea umed.

În timp ce aşteptam lângă avion, neştiind ce să facem, dinspre poarta aerodromului apăru o maşină ce se îndrepta spre secţie. Din ea au coborât directorul Aviaţiei Civile şi şeful Siguranţei Generale.

— Am fost denunţaţi, Iordache?

Ca întotdeauna când mă găseam în situaţii dificile, în loc să-mi pierd capul, mă pregătisem să înfrunt orice pericol, dar nu a fost nevoie. Directorul întrebându-mă numai dacă am primit benzină.

— Uf ! îl aud pe Iordache, a cărei frunte era plină de broboane de sudoare.

De această dată, ni s-a făcut nu numai plinul de benzină, dar şi cel de ulei.

— Totul este în ordine, îmi spune Iordache. Imediat ce voi ajunge la secţie, voi schimba şi bujiile cilindrilor.

Când totul a fost terminat, Comandorul, şeful secţiei de la Preşedenţie, se apropie şi privindu-ne, spuse cu bruscheţe:

— Acum plecaţi şi voi în Turcia !

— D-le Comandor, vă daţi seama ce spuneţi? Dacă cineva v-ar fi auzit şi v-ar lua în serios?

L-am lăsat pe Iordache să ducă avionul la secţia noastră, după care m-am îndreptat spre poarta aerodromului, lângă care se găsea staţia de autobuz. Înainte de a ajunge la ea, am întânlit pe un fost pilot cu care făcusem prima campanie şi care mi-a spus că m-a căutat la secţie. I-am propus să fugă cu mine, dar a refuzat, răspunzându-mi că nu are nici o încredere în motor şi nici în reuşita fugii, micul nostru Ju.34 fiind prea încărcat.

Pe timpul serii, m-am plimbat pe unele din străzile Bucureştiului, întrebându-mă: "Le voi mai vedea vreodată?". Am adormit târziu. Eram foarte nervos şi mă întrebam tot timpul dacă nu cumva printre noi era cineva care să ne trădeze.Mă mai gândeam şi la locul unde trebuia să aterizez şi după aceea să decolez. Dacă din cauza acestei mici bucăţi de hartă, nu voi putea să găsesc gara? Una mai mare nu puteam lua, căci în caz de vreo bănuială, nu puteam s-o ascund.

*
* *

25 octombrie. În autobuzul care ne transporta în fiecare dimineaţă la aerodrom, aveam acum impresia că toate privirile erau aţintite spre mine. Ştiindu-mă cu musca pe căciulă, mă forţam, pe cât puteam să par calm. Din când în când, scrutam cu privirea bolta cerească. Pe la vreo cinci sute de metri înălţime era o masă de nori, tocmai bună pentru a ne ascunde în cazul când am fi atacaţi de vânătoare.

Cu toate că nu era decât sfârşitul lui octombrie, noaptea a fost foarte friguroasă şi pământul devenise tare ca granitul. La secţie am găsit pe cei doi maiştri şi pe Iordache. Secţia avea trei observatori, dar numai unul dintre ei era prezent şi anume cel mai pirpiriu dintre toţi. La un moment dat, pe când eram singur cu Iordache, acesta îmi arătă un revolver.

Chiar de la început interveni un incident care ar fi putut să mă întârzie sau să mă împiedice să plec. Avionul cu care trebuia să ne luăm zborul, avea fuselajul urcat pe o cală pentru a i se face o mică reparaţie

la bechie. Unul dintre maiştri îmi explică că deoarece, cauciucul roţii de la bechie era spart, vroia să schimbe această mică roată, cu o alta de Messerschmitt 109 de vânătoare. Dar cât va dura această operaţie? De cu seară am stabilit că, dacă nu voi sosi până la orele nouă şi jumătate, să nu mă mai aştepte.

Mă găseam într-un birou, când unul dintre maiştri mă anunţă că roata neavând aceleaşi dimensiuni, cea originală nu va putea fi schimbată şi deci nu voi putea zbura.

— Totuşi pot pleca şi aşa, îi spun. Până la pista betonată voi rula în viteză şi împingând de volan voi menţine coada ridicată, încât ea nu va atinge pământul.

Maistrul ezita. El era cel care răspundea de bunul mers al materialului. În acest timp, aruncam din când în când câte o privire înspre poarta aerodromului de unde mă aşteptam să văd ţâşnind maşina Siguranţei. În fine, maistrul s-a decis să mă lase să plec. Pe când mă apropiam de avion, Iordache îmi spune cu voce tare:

— Merg şi eu. Am schimbat aseară bujiile şi vreau să mă conving dacă acest motor funcţionează cum trebuie.

După decolare, îi spun observatorului care era pe scaunul de lângă mine, să lase locul lui Iordache, pentru a putea controla instrumentele de bord. Trebuie să precizez că, acest avion avea două volane, unul pentru pilotul principal şi al doilea pentru secund şi cum în faţa noastră se găsea butonul contactului electric care dintr-o singură împingere ar fi putut să întrerupă motorul, era mai bine să mă debarasez de observator.

Nu mai urmez panta de urcare, cum făceam ca de obicei pentru a putea avea o bună diagramă meteo, ci virez la dreapta şi înainte de a ajunge în nori, pun avionul la orizontală.

— Diagrama mea !, strigă observatorul apropiindu-se de carlingă.

— Nu mai ai nevoie de ea. Iordache, ocupă-te de el.

Iordache îndreptă revolverul spre el. Văzându-l, observatorul s-a retras ca muşcat de şarpe, după care s-a aşezat pe un mic scaun din spatele avionului. Acum eram sigur că el cunoştea intenţia noastră.

Mica bucată de hartă pe care o aveam, nu conţinea decât regiunea din jurul satului. Până în acest loc, trebuia să urmez calea ferată, Bucureşti- Constanţa, dar cum în această parte se găseau liniile de triaj ale gării de Nord, trebuia să fiu foarte atent ca să nu o confund cu o alta. Imediat după ce-am recunoscut-o, mi-a fost foarte uşor s-o urmez, această cale ferată fiind singura care nu avea curbe pe o mare distanţă. Odată identificată, trebuia să număr gările peste care zburam şi să am grijă să nu confund cifrele. Eram foarte emoţionat şi o eroare în asemenea momente nu era deloc exclusă. Cea mai mare dificultate, venea de acolo, căci nu cunoşteam nici o particularitate a gării care mi-a fost indicată.

Instalat în spatele avionului, observatorul părea să fie calm. Nu a mai încercat niciodată să se apropie de noi. Revolverul lui Iordache îl obliga să aştepte cu resemnare sfârşitul aventurii lui.

Ajung, în fine, la gara pe care am recunoscut-o, după configuraţia terenului. La stânga, la vreo doi kilometri depărtare de ea, zăresc un şir

regulat de arbori, aşa cum mi-a arătat, desenându-l pe o bucată de hârtie, şeful rezistenţei. La ultima întrevedere, am convenit ca, în momentul când voi fi văzut, unul dintre ei să întindă pe pământ un pardesiu de culoare deschisă prin care să-mi indice unde să-mi pun roţile. După aceea, mânecile lui trebuiau dispuse în cruce pentru a-mi arăta şi direcţia de aterizare.

Virez în jurul terenului pentru a-mi lua panta de aterizare. În cursul acestui viraj, la dreapta şi nu departe de teren, văd o combină de treierat al cărei fum, îmi arăta şi el direcţia de aterizare. În fine, la stânga, văd cum unul dintre cei ce mă aşteptau, după ce a alergat vreo sută de metri, a pus pe pământ reperul convenţional. Nu mă gândesc la nici o trădare şi-mi continui zborul în viraj şi într-o mică pantă. Din nefericire, nişte pete negricioase ce erau pe acest teren, mi-au dat impresia că este plin de gropi. Ori, între acest teren şi sat, era un loc care mi se părea că ar prezenta condiţii mai bune de aterizare. "Dar de ce cei de jos n-au ales acest teren ?" Nu am prea mult timp pentru a-mi răspunde la această întrebare, deci îmi continui zborul pe direcţia pe care mi-am fixat-o. Numai în momentul când am redresat avionul, mi-am dat seama, fiind la un metru înălţime, de starea acestui teren. Era plin de acele mici muşuroaie de pământ care au înconjurat rădăcinile porumbului care fusese deja cules.

Nu aveam decât câteva secunde ca să mă pot decide de a relua zborul spre Turcia sau să aterizez cu orice risc. La aerodrom nu puteam să mă mai întorc. N-am avut de ales, căci roţile deja au luat contact cu pământul. În acest moment, din cauza muşuroaielor, avionul a început să joace un dans diabolic. Acum nu mă mai gândeam decât la un eventual capotaj şi la trenul de aterizare, care putea să cedeze dintr-un moment în altul. A rezistat însă şi când avionul s-a oprit de la sine, căci n-am îndrăznit să mă servesc de frâne, am văzut la stânga şi în faţă o movilă de pământ care depăşea înălţimea aripilor avionului. Încă zece metri şi aş fi intrat în ea.

Văd cum pasagerii mei ieşeau unul după altul de printre tijele de porumb ale unui ogor din apropiere şi cum în fuga cea mai mare se îndreptau spre noi. Dintr-o singură privire mi-am dat seama că nici unul dintre ei nu avea cu el nici un bagaj prea mare, ci numai simple serviete aşa cum ne-am înţeles înainte de plecare.

Cunoşteam dispoziţia luată de către partid, prin care impunea tuturor responsabililor care s-ar fi găsit prin apropiere şi care dacă ar fi văzut un avion ce avea intenţia să aterizeze, să se deplaseze imediat pentru a-l identifica. Mai ştiam că aceştia aveau cu ei câte un pistol mitralieră care era cu mult superior celor câtorva revolvere simple de care dispuneam.

Odată urcaţi în avion, unde pasagerii mei formau o masă de corpuri şi picioare aruncate unele peste altele, locul lui Iordache a fost ocupat de Niculescu care cunoştea mai bine terenul decât mine. În tot acest scurt timp, cât a durat această îmbarcare, la o mică distanţă de avion, văd pe observator care cu o mână ne făcea semne de adio. Nu mi-am dat seama, nici când şi nici de ce a ieşit.

Fără a mai aştepta nici o secundă, împing maneta de gaze şi pun motorul în plin randament. Deja avionul prinsese ceva viteză, când în faţa lui apăru un om îmbrăcat într-o haină de piele şi armat cu un pistol mitralieră. Acesta era probabil responsabilul de la maşina de treirat pe care o văzusem ceva mai înainte. Situaţia acestui om care risca să fie omorât, era de-a dreptul ridicolă. Căuta el să obţină cu un simplu pistol mitralieră ceea ce ruşii n-au reuşit niciodată ? Îl urmăresc cu privirea până ce a dispărut, fiind acoperit de motor, după care îl văd din nou la stânga, de data aceasta nu pentru a ne ataca, ci pentru a se salva. L-am mai văzut pentru o clipă, culcat şi dispărând sub aripa avionului. Nu i s-a întâmplat nimic, căci în caz contrar guvernul român ar fi protestat pe lângă cel turcesc după aterizarea noastră la Istambul, pentru ucidere pe teritoriul românesc.

În timp ce rulam, un nou obstacol ne ieşi în cale: două care pline cu fân, distanţate între ele de vreo patruzeci de metri şi care avansau pe unul din acele drumuri improvizate pentru căratul recoltei. Direcţia lor de marş era perpendiculară pe a noastră. La vederea avionului, care se apropia de ele, din fericire s-au oprit, astfel că am putut trece ca un vârtej printre ele, avionul câştigând din ce în ce mai multă viteză.

Un alt pericol acum: şirul de arbori care formau liziera terenului. Trag de câteva ori de volan, dar din cauza încărcăturii anormale (zece persoane la bord, pentru un motor de numai 350 cai putere), avionul după ce se ridica puţin, recădea. În fine, după ce-a mai câştigat în viteză, am reuşit să decolăm. Imediat după aceea, am fost obligat să accentuez panta până la limita de sustentaţie a avionului pe care l-am menţinut într-un zbor greoi şi instabil. Mai mult nu puteam face. Din fericire am trecut pe deasupra arborilor la câţiva metri distanţă de vârfurile lor, după care ajustându-mi panta, am luat direcţia Turciei.

Din acest moment am început să-mi pun fel de fel de întrebări: "Dacă alarma a fost dată şi a fost prevenită vânătoarea bulgărească? Trebuia, deci, să ajung cât mai repede în nori."

Nu după mult timp, în faţă apare Dunărea, după care trecem pe deasupra teritoriului bulgar. Din cauza încărcăturii prea mari, am ajuns destul de târziu în nori, care în această parte nu aveau o grosime mai mare de vreo două sau trei sute de metri. Cu toate acestea, ei puteau să formeze un adăpost destul de sigur în caz de atac. Din nefericire, încep să devină din ce în ce mai subţiri şi după vreun sfert de oră, cerul se întindea clar în faţa noastră şi în depărtare se vedeau munţii Traciei pe deasupra cărora pluteau câţiva nori izolaţi. Îmi aduc aminte că Niculescu, atunci când am avut această neplăcută surpriză, nu s-a putut abţine să nu facă o remarcă, care şi acum, după atâţia ani, indică o bună definiţie a situaţiei avionului atunci când este ... prea multă vizibilitate !

— Na, că am rămas cu c.... gol !

Spre stânga zăresc un oraş, pe jumătate acoperit de nori subţiri şi joşi care formau o pânză ce se întindea departe pe deasupra Mării Negre. Acest oraş nu putea să fie altul decât portul Varna.

Cu toate că în aer n-am remarcat încă nimic suspect, trebuia totuşi

să prevăd eventualitatea unui atac. Mai târziu am aflat că observatorul meteo, după ce a fost debarcat, a fugit până la gară pentru a da alarma, dar n-a reuşit să intre în legătură cu Bucureştiul decât după vreo jumătate de oră. În acest timp, noi eram departe. Cât despre contactul cu Bulgaria, el nu se putea face decât cu o aşa de mare întârziere, încât în acest timp noi eram la adăpost de orice pericol venit din aer.

Pentru o mai mare siguranţă, am menţinut avionul la câteva sute de metri înălţime. În caz de nevoie, puteam să ne servim de acei nori subţiri care se întindeau departe, pe deasupra Mării Negre. Eram încordat ca pe timpul când executam misiunile de un singur avion, şi tot ca şi atunci, priveam cu multă atenţie, în toate părţile. Câteodată, aveam impresia că motorul a încetat să mai funcţioneze dar imediat mă linişteam din momentul când vedeam jocul regulat al culbutorilor pe cercul format de cilindri.

În interiorul avionului, nu se auzea nici o manifestare zgomotoasă de bucurie. Fiecare ştia că nu vom fi în siguranţă, decât după trecerea frontierei. Când am ajuns în apropierea ei, am început să urc din nou şi când am ajuns deasupra munţilor, eram atât de aproape de culmile lor, încât am putut să văd foarte clar sentinelele de la posturile de gardă, care ne urmăreau cu privirea. Odată ajunşi pe deasupra Turciei, pasagerii mei au început să dea semne de veselie şi să-şi desmorţească membrele anchilozate de frigul nopţii petrecută în porumb, cât şi din cauza imobilităţii lor din avion.

Am aterizat pe aerodromul Yesilkici, aerodromul cel mai de seamă al Turciei, unde după atâtea nopţi nedormite, am lăsat avionul să cadă ca un pietroi pe pista lui asfaltată. Fiind imediat deviat către dreapta, cu toate sforţările mele, n-am putut să-l menţin pe direcţie şi până la urmă s-a oprit cu roţile împotmolite în pământul muiat de ploaie din marginea pistei. Un ofiţer din garda aerodromului care ne aştepta, ne-a ieşit în cale, rămânând cu gura căscată când a văzut câţi oameni au coborât dintr-un avion atât de mic.

Numai după ce-am inspectat direcţia avionului, mi-am putut da seama de ce n-a vrut să mă asculte după aterizare. Mai tot dispozitivul pe care era fixată roata bechiei era smuls şi panoul care forma partea de jos a direcţiei era în întregime distrus. Aceste stricăciuni, care ar fi putut da naştere unui accident, n-au putut să aibă loc decât pe terenul cu muşuroaie de pe care am decolat pentru ultima oară, din tot restul vieţii mele. Nimic din propagandă nu a fost adevărat, dar aceasta este o altă poveste.

Am ajuns în bună stare în Turcia, după acest zbor riscant şi tot odată atât de reuşit. Având în vedere scopul pentru care am plecat, îl pot considera ca fiind o ultimă datorie, în calitate de pilot, faţă de ţara mea, din acest timp - atât de îndepărtat - şi sub acest titlu locul lui este justificat în povestirea mea.

Pentru ori şi oricine, care studiază istoria Est-ului european, de la părăsirea Daciei -ţara stămoşilor noştri- de către Aurelian (270), până la căderea Constantinopolului (1453), Munich (1938)... Yalta (1945), un

singur cuvânt se impune pentru a defini atitudinea şi eroarea Occidentului, cel de "abandon", desigur. Însă istoria n-a încetat să-şi urmeze cursul ei şi nici convingerea că soarele trebuie să strălucească pentru toată lumea. Nu se vorbeşte astăzi ceva mai mult de România, şi nici de Basarabia şi Bucovina de Nord, care au fost considerate ca fiind "limitele" Imperiului şi al Occidentului. Rămasă singură în mijlocul furtunii, această ţară unde am lăsat o parte din mine, şi-a continuat misiunea ei. Chiar dacă unii vor, din interese cu totul egoiste, să treacă cu vederea durerile unor ţări din Estul Europei, va veni un timp -într-un viitor mai mult sau mai puţin apropiat- când aceste răni vor fi vindecate.

Paris, 1951

Nota Editorului

Nu putem încheia această adevărată restituire, fără a menționa faptul că dacă vânătoarea românească a avut doi ași Alexandru Șerbănescu și Constantin (Bâzu) Cantacuzino, atunci veteranii sunt unanimi în a stabili că asul bombardierelor a fost Ion Profir.

Notele de război au fost stilizate înainte de publicare de către Mirel Stoenescu, pilot de la vânătoarea de noapte.

BANCOREX

BANCA ROMÂNĂ DE COMERȚ EXTERIOR SA

O bancă dinamică pentru parteneri dinamici!

- BANCOREX, înființată în 1968, este în prezent o bancă comercială cu caracter universal, cu experiență în efectuarea operațiilor de comerț exterior
- BANCOREX este cea mai bine capitalizată bancă românească, cu participări de capital la bănci mixte din: Paris, Londra, Milano, Frankfurt/Main, Cairo
- BANCOREX dispune de o rețea de bănci corespondente în 150 de țari
- BANCOREX a dezvoltat într-o scurtă perioadă de timp, o rețea internă de peste 25 de sucursale, situate în București și in toată țara.
- BANCOREX este o prezență activă în cadrul comunității financiar-bancare internaționale: membru direct al Camerei Internaționale de Comerț de la Paris, membru SWIFT, membru al VISA INTERNATIONAL

22-24 Calea Victoriei, 70012, BUCHAREST - ROMANIA
Tel.: +40.1-614 73 78; +40.1-614 91 90
Fax: +40.1-312 24 95; +40.1-311 27 51; +40.1-614 15 98
Telex: 11 235; 11 703 ebank r
SWIFT: BRCEROBU